



**ACADEMIA MILITAR
DIRECÇÃO DE ENSINO**

Mestrado em Ciências Militares - Especialidade Segurança

Trabalho de Investigação Aplicada

**A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA - DRAMA OU
FATALIDADE - ESTRATÉGIAS DE COMBATE**

**ALUNO: Aspirante GNR/INF Hugo Campos
ORIENTADOR: Capitão GNR/INF Paulo Gomes**

Lisboa, Março de 2009



**ACADEMIA MILITAR
DIRECÇÃO DE ENSINO**

Mestrado em Ciências Militares – Especialidade Segurança

Trabalho de Investigação Aplicada

**A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA - DRAMA OU FATALIDADE
- ESTRATÉGIAS DE COMBATE**

**ALUNO: Aspirante GNR/INF Hugo Campos
ORIENTADOR: Capitão GNR/INF Paulo Gomes**

Lisboa, Março de 2009

DEDICATÓRIA

Aos meus Pais e Irmãos.

AGRADECIMENTOS

A realização deste Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) conta com o importante contributo prestado por várias pessoas. Como tal reservo-lhes este espaço para manifestar com apreço o meu agradecimento.

Primeiro quero agradecer ao Orientador, Capitão Paulo Gomes, pelo apoio e disponibilidade prestado ao longo da realização deste trabalho.

Ao Major Maia em diligência na Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) e ao Capitão Gonçalves, oficial de ligação no Ministério da Educação (ME) pela disponibilidade e atenção no esclarecimento de dúvidas, bem como no fornecimento de contactos e informações úteis.

Ao Major Afonso, Chefe do Núcleo Escola Segura (NES), pela forma como se disponibilizou prontamente para me ajudar, através do NES, tanto na preparação do condutor, como no fornecimento de dados relacionados com o Programa da Escola Segura.

Ao Major Alves, da Companhia de Instrução de Condução Auto (CICA), pelo apoio prestado para a aplicação teste dos inquéritos dos Instrutores de Condução (IC) bem como pelos conhecimentos relacionados com as Escolas de Condução (EC).

Ao Tenente Figueiredo pela forma como disponibilizou alguns contactos, nomeadamente a realização da difícil entrevista com o membro do Instituto da Mobilidade Transportes Terrestre (IMTT) e ao Professor Ricardo Oliveira pela revisão do Inglês.

A Dr.^a Carla pela forma como se disponibilizou a responder via e-mail às dúvidas acerca dos métodos científicos e pela revisão dos questionários.

Ao 14º curso por tudo aquilo que passamos ao longo da nossa ainda curta vida militar.

Aos meus irmãos pela revisão e pela ajuda ao longo de todo o trabalho

Também quero agradecer a todos os que colaboraram directamente ou indirectamente comigo na realização do trabalho, respondendo aos questionários, cedendo dados ou informações, contribuindo com palavras de incentivo bem como através da sua experiência pessoal. e profissional

A todos, o meu MUITO OBRIGADO

RESUMO

O presente trabalho, de carácter exploratório, está subordinado ao tema: “A Sinistralidade Rodoviária – Drama ou Fatalidade – Estratégias de combate”

Portugal ao longo dos últimos anos tem vindo a alcançar bons resultados ao nível da sinistralidade, contudo ainda existe muito a fazer em várias áreas. Uma dessas áreas e como forma de delimitar o trabalho optou-se pelo seguinte problema “ **A preparação do condutor está orientada para uma condução em segurança?**”. Os principais objectivos são responder a esta pergunta e identificar o que existe, actualmente, como preparação do condutor e suas limitações. Por último procura-se saber qual o contributo da Guarda Nacional Republicana (GNR), para uma preparação do condutor.

A metodologia para o trabalho consistiu na investigação documental de textos, livros, internet e leis, na análise de dados estatísticos, e ainda na interpretação dos resultados de entrevistas semi-directivas a diversas entidades relacionadas com o problema e inquéritos aplicados aos condutores e instrutores de condução (IC).

Após a análise de dados verificam-se falhas na preparação do condutor levando a que exista uma relação directa entre a sinistralidade e a falta de preparação do condutor como tal sugere-se a criação de uma disciplina com conteúdos de prevenção rodoviário de carácter contínuo obrigatório e avaliativo.

Outro aspecto é o contributo da GNR, através do Núcleo Escola Segura (NES), nas acções de sensibilização, importantes para a alteração da mentalidade do futuro condutor porque os conceitos de segurança são sempre válidos como peão, passageiro ou condutor.

O presente trabalho foi realizado entre Janeiro e Março de 2009.

PALAVRAS CHAVE: GNR, PREPARAÇÃO DO CONDUTOR, ESCOLAS DE ENSINO, ESCOLAS DE CONDUÇÃO, NES.

ABSTRACT

The present study, exploratory in nature, focuses on the theme: "Road Accidents - Drama or Fatality – Preventive Strategies".

In recent years, Portugal has seen the number of road accidents declining, however there is still much to do in several areas. One of those areas, and as a way of setting the limits of the present work, was chosen by the following problem "Is the driver prepared to drive safely?". The main objectives are to answer this question and identify what there currently exists as far as the preparation of the driver and its limitations are concerned. Finally, try to know how the National Republican Guard (GNR) is contributing for the preparation of the driver.

The methodology for the study consisted of document research, books, internet and legislation, the analysis of statistical data, and interpretation of results of semi-directive interviews to various entities associated to the problem, as well as surveys given to drivers and driving instructors.

After data analysis some flaws were observed in the preparation of the driver, leading to the conclusion that there is a direct relationship between the accidents and the driver's lack of preparation. For this reason it is our suggestion to create a subject which includes the prevention of road accidents, that should be mandatory and have a continuous evaluation.

Another aspect is the contribution of the GNR, through the Safe School Center (NES), in raising awareness, which we consider of utmost importance for changing the mentality of the future driver, since the concepts of driver's safety are always valuable whether you are a pedestrian, a passenger or a driver

This work was carried out between January and March 2009

KEY WORDS: GNR, PREPARING THE DRIVER, SCHOOL OF EDUCATION, DRIVING SCHOOLS, NES.

ÍNDICE GERAL

DEDICATÓRIA	i
AGRADECIMENTOS	ii
RESUMO.....	iii
ABSTRACT	iv
ÍNDICE GERAL	v
ÍNDICE DE FIGURAS	ix
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	x
ÍNDICE DE QUADROS	xiii
ÍNDICE DE TABELAS	xiv
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	xv
EPÍGRAFE	xvii

CAPÍTULO 1- APRESENTAÇÃO DO TRABALHO	1
1.1 INTRODUÇÃO.....	1
1.1.1 FINALIDADE	1
1.1.2 ESCOLHA E JUSTIFICAÇÃO DO TEMA.....	1
1.1.3 DELIMITAÇÃO DO OBJECTO DE ESTUDO	2
1.1.4 OBJECTIVOS	3
1.1.5 PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO	4
1.2 METODOLOGIA UTILIZADA.....	4
1.3 ESTRUTURA DO TRABALHO.....	5

PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO	6
--	----------

CAPÍTULO 2 – REVISÃO DA LITERATURA SOBRE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA.....	6
2.1 INTRODUÇÃO.....	6
2.2 O QUE É UM ACIDENTE E FACTORES DE RISCO	6

2.3 O SISTEMA RODOVIÁRIO	7
2.4 ANÁLISE DA SINISTRALIDADE NO MUNDO E NA EUROPA.....	9
2.5 ANÁLISE DA SINISTRALIDADE EM PORTUGAL.....	11
CAPÍTULO 3 – A PREPARAÇÃO DO CONDUTOR PARA UMA CONDUÇÃO EM SEGURANÇA.....	14
3.1 O PAPEL DA ESCOLA	14
3.2 O PAPEL DA ESCOLA DE CONDUÇÃO	18
3.3 O CONTRIBUTO DA GNR NA PREPARAÇÃO DO CONDUTOR.....	21
3.4 MEDIDAS A IMPLEMENTAR PELO GOVERNO	23
PARTE II – TRABALHO DE CAMPO	25
CAPÍTULO 4 – METODOLOGIA	25
4.1 HIPÓTESES	25
4.2 UNIVERSO DE ANÁLISE	26
4.3 PROCESSO DE AMOSTRAGEM E DEFINIÇÃO DA AMOSTRA	26
4.4 MÉTODOS E TÉCNICAS	27
CAPÍTULO 5 - APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS	29
5.1 INTRODUÇÃO.....	29
5.2 ANÁLISE AOS QUESTIONÁRIOS DOS INSTRUTORES E DOS CONDUTORES	29
5.3 ANÁLISE ÀS ENTREVISTAS REALIZADAS	32
CAPÍTULO 6 – DISCUSSÃO DE RESULTADOS	35
6.1 DISCUSSÃO DOS QUESTIONÁRIOS	35
6.2 DISCUSSÃO DAS ENTREVISTAS	38
CAPÍTULO 7 – CONCLUSÕES.....	41
7.1 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES	42
7.2 RECOMENDAÇÕES FINAIS	42
7.3 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO	43
7.4 PROPOSTAS PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES.....	43

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	44
METODOLOGIA CIENTÍFICA:	44
LIVROS:.....	44
TESES E OUTROS TRABALHOS:	45
REVISTAS E ARTIGOS:	45
LEGISLAÇÃO:.....	46
SÍTIOS DA INTERNET.....	47
OUTROS DOCUMENTOS:	47
 APÊNDICES.....	49
APÊNDICE A : ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA.....	50
APÊNDICE B : CAMPANHAS DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA.....	52
APÊNDICE C : CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA.....	55
APÊNDICE D : APRESENTAÇÃO DO QUESTIONÁRIO DOS INSTRUTORES DE CONDUÇÃO.....	60
APÊNDICE E : RESULTADOS DO QUESTIONÁRIO AOS INSTRUTORES DE CONDUÇÃO.....	66
APÊNDICE F : APRESENTAÇÃO DO QUESTIONÁRIO DOS CONDUTORES....	76
APÊNDICE G : RESULTADOS DO QUESTIONÁRIO AOS CONDUTORES	82
APÊNDICE H : TABELA DE EQUIVALÊNCIA DAS PERGUNTAS COMUNS DO QUESTIONÁRIO DOS INSTRUTORES DE CONDUÇÃO E DOS CONDUTORES	92
APÊNDICE I : APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS DAS PERGUNTAS COMUNS A AMBOS OS QUESTIONÁRIOS	93
APÊNDICE J : <i>OUTPUTS</i> DO SPSS DE ALGUMAS PERGUNTAS COMUNS A AMBOS OS QUESTIONÁRIOS.....	101
APÊNDICE K : GRELHAS DE ANÁLISE DAS ENTREVISTAS ÀS ENTIDADES CIVIS.....	103
APÊNDICE L : ENTREVISTA AO VOGAL DO CONSELHO ADMINISTRATIVO DO IMTT	106
APÊNDICE M : ENTREVISTA AO COORDENADOR DA FORMAÇÃO DA PRP	109
APÊNDICE N : ENTREVISTA AO PRESIDENTE DA ACA-M	111
APÊNDICE O : GRELHAS DE ANÁLISE DAS ENTREVISTAS A ENTIDADES DA GNR	115
APÊNDICE P : ENTREVISTA CMDT DTER VILA FRANCA XIRA	117
APÊNDICE Q : ENTREVISTA CMDT DTER TORRES VEDRAS.....	118
APÊNDICE R : ENTREVISTA CMDT DTER ALENQUER	119

APÊNDICE S : ENTREVISTA CMDT DTER MAFRA	120
APÊNDICE T : ENTREVISTA À RESPONSÁVEL PELA EQUIPA DO NES SINTRA	121
 ANEXOS	 122
ANEXO U: FACTORES DE RISCO DE UM ACIDENTE DE VIAÇÃO	123
ANEXO V: MATRIZ DE HADDON	124
ANEXO W: EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE NOS ÚLTIMOS ANOS	125
ANEXO X: MATRIZ GDE	126
ANEXO Y: ESCOLA SEGURA.....	127
ANEXO Z: OBJECTIVOS OPERACIONAIS E SUAS ACÇÕES-CHAVE.	129

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura W1 - Relação do consumo de combustível com os indicadores de sinistralidade.....	125
Figura W 2 – Evolução das vítimas mortais	125

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Pergunta 9 Condutores e 10 Instrutores de Condução	29
Gráfico 2 – Pergunta 17 Condutores e Instrutores de Condução	30
Gráfico 3 – Pergunta 18 Condutores e Instrutores de Condução	30
Gráfico 4 – Pergunta 19 Condutores e Instrutores de condução	31
Gráfico 5 – Pergunta 19.1 Condutores e Instrutores de Condução, ao nível teórico.	32
Gráfico 6 - Pergunta 19.1 Condutores e Instrutores de Condução, ao nível Prático.	32
Gráfico C 1 - Idade dos Instrutores de Condução	55
Gráfico C 2 - Género dos Instrutores de Condução.....	55
Gráfico C 3 - Habilitações Literárias Instrutores de Condução	56
Gráfico C 4 - Concelho das EC dos Instrutores de Condução	56
Gráfico C 5 - Anos de Experiência como Instrutor de Condução	56
Gráfico C 6 - Proprietário de Escola de Condução	57
Gráfico C 7 – Idade dos Condutores	57
Gráfico C 8- Género dos Condutores	57
Gráfico C 9 - Habilitações Literárias Condutores	58
Gráfico C 10- Concelho Escola Condução Condutores	58
Gráfico C 11- Anos de Experiência Condutores.....	58
Gráfico E 1- Pergunta 7 dos Instrutores de Condução	66
Gráfico E 2- Pergunta 7.1 dos Instrutores de Condução.....	66
Gráfico E 3- Pergunta 8 dos Instrutores de Condução	67
Gráfico E 4 - Pergunta 8.1 dos Instrutores de Condução.....	67
Gráfico E 5 - Pergunta 9 dos Instrutores de Condução	67
Gráfico E 6 - Pergunta 10 dos Instrutores de Condução.....	68
Gráfico E 7 - Pergunta 11 dos Instrutores de Condução.....	68
Gráfico E 8 - Pergunta 11.1 dos Instrutores de Condução.....	68
Gráfico E 9 - Pergunta 12 dos Instrutores de Condução.....	69
Gráfico E 10 - Pergunta 13 dos Instrutores de Condução.....	69
Gráfico E 11 - Pergunta 14 dos Instrutores de Condução.....	69

Gráfico E 12 - Pergunta 15 dos Instrutores de Condução.....	69
Gráfico E 13 - Pergunta 15.1 dos Instrutores de Condução.....	70
Gráfico E 14 - Pergunta 16 dos Instrutores de Condução.....	70
Gráfico E 15 - Pergunta 16.1 dos Instrutores de Condução.....	71
Gráfico E 16 - Pergunta 17 dos Instrutores de Condução.....	71
Gráfico E 17 - Pergunta 18 dos Instrutores de Condução.....	71
Gráfico E 18 - Pergunta 19 dos Instrutores de Condução.....	72
Gráfico E 19 - Pergunta 19.1 dos Instrutores de Condução.....	72
Gráfico E 20 - Pergunta 20 dos Instrutores de Condução.....	73
Gráfico E 21 - Pergunta 21 dos Instrutores de Condução.....	73
Gráfico E 22 - Pergunta 22 dos Instrutores de Condução.....	73
Gráfico E 23 – Pergunta 23 dos Instrutores de Condução.....	74
Gráfico E 24 - Pergunta 24 dos Instrutores de Condução.....	74
Gráfico E 25 - Pergunta 25 dos Instrutores de Condução.....	75
Gráfico G 1 - Pergunta 6 Condutores	82
Gráfico G 2 - Pergunta 6.1 Condutores	82
Gráfico G 3 - Pergunta 7 Condutores	82
Gráfico G 4 - Pergunta 7.1 Condutores	83
Gráfico G 5 - Pergunta 7.1.1 Condutores	83
Gráfico G 6 - Pergunta 7.1.2 Condutores	83
Gráfico G 7 - Pergunta 8 Condutores	84
Gráfico G 8 - Pergunta 8.1 Condutores	84
Gráfico G 9 - Pergunta 8.1.1 Condutores	84
Gráfico G 10 - Pergunta 9 Condutores	85
Gráfico G 11 - Pergunta 10 Condutores	85
Gráfico G 12 - Pergunta 11 Condutores	85
Gráfico G 13 – Pergunta 11.2 Condutores.....	86
Gráfico G 14 - Pergunta 12 Condutores	86
Gráfico G 15 - Pergunta 13 Condutores	86
Gráfico G 16 - Pergunta 13.1 Condutores	87
Gráfico G 17 – Pergunta 14 Condutores	87
Gráfico G 18 - Pergunta 14.1 Condutores	87
Gráfico G 19 - Pergunta 15 Condutores	88
Gráfico G 20 - Pergunta 16 Condutores	88
Gráfico G 21 - Pergunta 17 Condutores	88
Gráfico G 22 - Pergunta 18 Condutores	89

Gráfico G 23 - Pergunta 19 Condutores	89
Gráfico G 24 - Pergunta 19.1 Condutores	89
Gráfico G 25 - Pergunta 20 Condutores	90
Gráfico G26 - Pergunta 21 Condutores	90
Gráfico G 27- Pergunta 22 Condutores	90
Gráfico G 28 - Pergunta 22.1 Condutores	91
Gráfico G 29 - Pergunta 23 Condutores	91
Gráfico G 30 - Pergunta 24 Condutores	91
Gráfico I 1- Pergunta 7 Instrutores de Condução e 6 Condutores	93
Gráfico I 2 -- Pergunta 7.1 Instrutores de Condução e 6.1Condutores	93
Gráfico I 3 - Pergunta 7.1 Instrutores de Condução e 6.1Condutores	93
Gráfico I 4 - Pergunta 11 Instrutores de Condução e Condutores	94
Gráfico I 5 - Pergunta 11.1Instrutores de Condução e Condutores, nível teórico... ..	94
Gráfico I 6 Pergunta 11.1Instrutores de Condução e Condutores, nível prático.	94
Gráfico I 7 - Pergunta 14 Instrutores de Condução e 12 Condutores.	95
Gráfico I 8 - Pergunta 14 Instrutores de Condução e 12 Condutores.	95
Gráfico I 9 - Pergunta 15.1 Instrutores de Condução e 14.1 Condutores, nível teórico	95
Gráfico I 10- Pergunta 15.1 Instrutores de Condução e 14.1 Condutores, nível prático	96
Gráfico I 11 - Pergunta 17 Instrutores de Condução e 17 Condutores.	96
Gráfico I 12 - Pergunta 18 Instrutores de Condução e 18 Condutores	96
Gráfico I 13 - Pergunta 19 Instrutores de Condução e 19 Condutores	97
Gráfico I 14 - Pergunta 19.1 Instrutores de Condução e 19.1 Condutores, nível teórico	97
Gráfico I 15 Pergunta 19.1 Instrutores de Condução e 19.1 Condutores, nível prático	97
Gráfico I 16 - Pergunta 20 Instrutores de Condução e 20 Condutores	98
Gráfico I 17- Pergunta 21 Instrutores de Condução e 21 Condutores	98
Gráfico I 18 - Pergunta 22 Instrutores de Condução e 22 Condutores	98
Gráfico I 19 - Pergunta 22.1 Instrutores de Condução e 22.1 Condutores.....	99
Gráfico I 20 - Pergunta 23 Instrutores de Condução e 23 Condutores	99
Gráfico I 21 - Pergunta 23 Instrutores de Condução e 23 Condutores	100

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Análise dos resultados à pergunta Nº3 do Inquérito por entrevista às entidades Cíveis.....	33
Quadro 2 - Análise dos resultados à pergunta Nº6 do Inquérito por entrevista às entidades Cíveis.....	33
Quadro 3 - Análise dos resultados à pergunta Nº3 do Inquérito por entrevista às entidades GNR	34
Quadro C 1 – Entidades Cíveis Entrevistadas	59
Quadro C 2 - Entidades da GNR Entrevistadas	59
Quadro K 1- Análise dos resultados à pergunta Nº1 do Inquérito por entrevista. às Entidades Cíveis	103
Quadro K 2- Análise dos resultados à pergunta Nº2 do Inquérito por entrevista. às Entidades Cíveis	103
Quadro K 3 -- Análise dos resultados à pergunta Nº3 do Inquérito por entrevista. às Entidades Cíveis	104
Quadro K 4 - Análise dos resultados à pergunta Nº4 do Inquérito por entrevista. às Entidades Cíveis	104
Quadro K 5 - Análise dos resultados à pergunta Nº5 do Inquérito por entrevista. às Entidades Cíveis	105
Quadro K 6 -- Análise dos resultados à pergunta Nº6 do Inquérito por entrevista. às Entidades Cíveis	105
Quadro O 1- - Análise dos resultados à pergunta Nº1 do Inquérito por entrevista às entidades da GNR.....	115
Quadro O 2 - Análise dos resultados à pergunta Nº2 do Inquérito por entrevista às entidades da GNR.....	115
Quadro O 3 -- Análise dos resultados à pergunta Nº3 do Inquérito por entrevista às entidades da GNR.....	116
Quadro U1 - Factores de Risco de um acidente de viação	123
Quadro V 1 - Matriz de Haddon	124
Quadro X 1 - Matriz GDE - Principais Características do Ensino da Condução	126

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela H 1 - Questões Comuns dos Instrutores e Condutores	92
Tabela J 1- Output do SPSS dos IC relativamente à P10IC =P9C.....	101
Tabela J 2 - Output do SPSS dos Condutores relativamente à P10IC =P9C.....	101
Tabela J 3- Outputs do SPSS dos IC relativamente ao factor que consideram mais importante na P17 dos IC e dos Condutores	101
Tabela J 4 - Outputs do SPSS dos Condutores relativamente ao factor que consideram mais importante na P17 dos IC e Condutores	101
Tabela J 5- Output SPSS dos IC relativo à questão P19IC=P19C	102
Tabela J 6 - Output SPSS dos Condutores relativo à questão P19IC=P19C	102

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABS	Sistema anti-bloqueio de travagem
ACA-M	Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados
ANSR	Autoridade Nacional Segurança Rodoviária
APEC	Associação Portuguesa de Escolas de Condução
ASR	Sistema de controlo anti-patinagem
BT	Brigada de Trânsito
CARE/EC	Cooperativa de Assistência e Socorro em todo o mundo
CE	Código da Estrada
CICA	Companhia de Instrução de Condução Auto
Cmdt	Comandante
Dec -Lei	Decreto-lei
DGV	Direcção Geral de Viação
DTer	Destacamento Territorial (GNR)
EC	Escolas de Condução
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
ERSO	Observatório Europeu de Segurança Rodoviária
ESP	Programa Electrónico de Estabilidade
Et al.	(et aliae) e outros
Etc.	(et cetera) e outros
FEVR	Federação Europeia de Vítimas Rodoviárias
FITSA	Fundação do Instituto Tecnológico para a Segurança do Automóvel
GDE	Metas para o Ensino da Condução
GNR	Guarda Nacional Republicana
GTer	Grupo Territorial (GNR)
IC	Instrutores de Condução
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
ISA	Adaptação Inteligente de Velocidade
ISCSP	Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas
ISCTE	Instituto Superior do Trabalho e da Empresa.
ISPA	Instituto Superior de Psicologia Aplicada

MAI	Ministério da Administração Interna
ME	Ministério da Educação
nº	Número
NES	Núcleo Escola Segura
OCDE/CEMT	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OMS	Organização Mundial de Saúde
PAESR	Política Europeia para a Segurança Rodoviária
PC	Pergunta aos Condutores
PIC	Pergunta aos Instrutores de Condução
PNB	Produto Nacional Bruto
PNPR	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
Prof..	Professor
PRP	Prevenção Rodoviária Portuguesa
PSP	Polícia de Segurança Pública
RASI	Relatório Anual de Segurança Interna.
SPSS	Programa de Estatística para as Ciências Sociais
Srº	Senhor
U E	União Europeia

EPÍGRAFE

Eduquem as crianças de hoje e não será preciso castigar os homens de amanhã.

Pitagóras

Todos temos a nossa hora, mas devemos evitar que ela aconteça ao volante.

Ari Vatanen, ex.piloto de Rallyes

CAPÍTULO 1- APRESENTAÇÃO DO TRABALHO

1.1 INTRODUÇÃO

1.1.1 FINALIDADE

O presente Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) surge no âmbito da estrutura curricular dos cursos ministrados na Academia Militar como *terminus* para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares na especialidade de GNR – Ramo Armas.

Este estudo constitui-se não apenas como mero elemento avaliativo mas sim como uma importante ferramenta no desenvolvimento das capacidades de investigação, na área das ciências sociais. Isto releva a sua importância para a aquisição de conhecimentos, capacidades e competências úteis para a formação do desempenho das funções do futuro do Oficial da GNR.

Com este trabalho pretende-se apelar às capacidades de investigação, de iniciativa e reflexão individual para a elaboração de um relatório científico, com relevante interesse para a GNR em áreas relacionadas com a sua Missão Geral, bem como para a sociedade em geral, numa perspectiva inovadora.

É neste contexto que surge o presente trabalho subordinado ao tema: “A Sinistralidade Rodoviária – Drama ou Fatalidade – Estratégias de Combate”.

1.1.2 ESCOLHA E JUSTIFICAÇÃO DO TEMA

O presente trabalho incide sobre “**A Sinistralidade Rodoviária – Drama ou Fatalidade – Estratégias de Combate**”. A escolha deste tema, deve-se ao interesse que a sinistralidade rodoviária desperta no autor deste trabalho bem como à importância e interesse que este desperta na sociedade em geral.

A sinistralidade rodoviária é um tema que a nível nacional ou europeu tem trazido muitas reflexões no seu combate. As perdas humanas causadas pelos acidentes de viação são enormes. Pensa-se que o seu combate traduz-se numa defesa do direito à vida. Para além destas perdas humanas, a sinistralidade acarreta consequências económicas, sociais e agora muito em voga as consequências ambientais. Assim para reforçar as medidas para o seu combate começaram-se a definir objectivos quantificáveis com limites temporais. A nível Europeu, entre outros, temos a Carta Europeia de Segurança Rodoviária que pretende salvar 25 000 vidas até 2010, numa redução de 50% das vítimas mortais. A nível nacional, em 2003, surgiu o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR). Devido ao facto dos objectivos deste plano terem sido alcançados antes de se atingir o limite temporal, 2010, elaborou-se um novo modelo de acções, que está em discussão pública, apelidado de Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) com objectivos mais ambiciosos que o PNPR. Estes objectivos são para atingir até 2015, entre os quais surge o de colocar Portugal nos 10 países a nível europeu com melhores taxas de sinistralidade. Veja-se o repto que é lançado pela ENSR ao apelidar o combate da sinistralidade rodoviária segundo um problema que temos de encarar como um Desafio Nacional.

A pertinência deste trabalho surge no facto deste se centrar em aspectos importantes mas pouco explorados como a preparação que o condutor tem para ter uma condução em segurança. Esta preparação deve começar desde muito cedo pois é necessário criar políticas adequadas para criar na criança uma mentalidade de prevenção e de segurança para que quando este indivíduo se tornar um condutor consiga ele próprio fazer uma retro inspecção daquilo que é correcto fazer enquanto condutor.

1.1.3 DELIMITAÇÃO DO OBJECTO DE ESTUDO

Tendo presente a abrangência e as dificuldades na abordagem do tema, torna-se importante então formular um problema que delimite o tema aos factos. Como os mesmos são pouco abordados leva a que sejam tratados e investigados.

Devido a esse facto optou-se como estratégia de combate, da sinistralidade, saber se “ **A preparação do condutor está orientada para uma condução em segurança**”. Mas afinal, o que se entende por preparação do condutor orientada para uma condução em segurança?

No presente trabalho, a preparação do condutor inclui todos os conhecimentos que são adquiridos nas escolas do ensino obrigatório, sem esquecer o papel da família, da sociedade, das EC bem como o papel da GNR através das suas várias acções de sensibilização, em especial, realizadas pelo NES. Tem que se ter ainda em atenção que quando se fala da preparação do condutor deve-se englobar todos os conhecimentos apreendidos, inicialmente enquanto peão, passageiro e só numa fase posterior englobar a aprendizagem do domínio do veículo a motor. Por condução segura entende-se é toda a condução, limitada no presente trabalho aos condutores da categoria de ligeiros de passageiros B, que contribui para a segurança do próprio e dos demais utentes do meio rodoviário para não originar ou provocar acidentes nem incidentes. Isto é relevante porque não ter acidentes não é sinónimo de ser seguro, pois muitos acidentes acontecem em que os principais responsáveis não são os intervenientes dele.

Neste sentido procurou-se saber qual a preparação que é dada, actualmente, ao indivíduo para ter uma condução em segurança, através das várias entidades e intervenientes neste difícil processo, onde muitas das vezes não é reconhecida a sua importância. Contudo também se pretende mostrar que a GNR, através do seu NES, pode continuar a contribuir como uma importante ajuda neste longo processo de formação.

Assim com este problema pretende-se mostrar que, como estratégia de combate, para uma redução da sinistralidade é também essencial apostar numa preparação correcta do condutor para ter uma condução segura. Devido a esse facto a preparação do condutor não se deve iniciar apenas nas EC mas sim quando o indivíduo começa a ter um contacto mais directo com o ambiente rodoviário, ou seja, como criança.

1.1.4 OBJECTIVOS

Como forma de dar resposta ao problema formulado anteriormente, tendo em conta o enquadramento teórico e a investigação de campo, definiram-se os seguintes objectivos específicos:

- Caracterizar os Factores de Risco associados a um acidente.
- Analisar a Sinistralidade a nível Nacional, Europeu e Mundial.
- Identificar qual a preparação/formação que é dada por cada entidade responsável pela formação do condutor.

- Identificar o contributo da GNR, através do NES, na Formação/Preparação do condutor para uma condução segura.
- Apresentar sugestões para uma melhoria na preparação do condutor para uma condução segura.

1.1.5 PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO

Face ao problema proposto e como forma de o solucionar torna-se necessário formular as perguntas de investigação, que são:

- A preparação do condutor, actualmente, é a adequada para uma condução em segurança?
- Como melhorar a preparação do condutor tendo em vista uma condução em segurança?

1.2 METODOLOGIA UTILIZADA

A metodologia aplicada na realização deste trabalho foi diversificada. A investigação iniciou-se com uma pesquisa documental e bibliográfica no intuito de, partindo do geral para o particular, enquadrar o tema deste trabalho. Esta pesquisa foi feita em vários centros de documentação, nomeadamente a Biblioteca Nacional, a Biblioteca da ANSR, do Instituto Superior de Psicologia Aplicada (ISPA), Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP), entre outras, bem como recorrendo à Internet, fonte de informação essencial na actualidade. No trabalho de campo, recorreu-se essencialmente à análise estatística de dados recolhidos com a aplicação de questionários e realização de entrevistas aos vários responsáveis e intervenientes na preparação do condutor para uma condução em segurança, cuja metodologia é apresentada em pormenor no Capítulo 4.

1.3 ESTRUTURA DO TRABALHO

O presente trabalho encontra-se dividido em duas partes. A primeira parte versa sobre a revisão da literatura. Aqui abordam-se os conceitos teóricos relacionados com o tema em geral, tais como o que é um acidente, seus factores de risco e elementos que compõem o sistema rodoviário. Faz-se ainda uma análise da sinistralidade a nível mundial, europeu e em Portugal. À medida que se vai avançando na revisão da literatura tenta-se enquadrar essa análise com o problema apresentado, bem como o papel das escolas, das EC e do contributo da GNR na preparação do condutor. Por fim apresentam-se as medidas que o Governo pretende implementar, relacionadas com a preparação do condutor.

A segunda parte do trabalho, iminentemente prática, incide na investigação de campo, o que inclui métodos e técnicas de investigação utilizadas, procedendo-se ainda à análise dos resultados. No final, são apresentadas as conclusões decorrentes do trabalho desenvolvido e possíveis recomendações.

Para a estrutura geral do trabalho, o autor baseou-se no “Guia Prático sobre Metodologia Científica para Elaboração Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertação de Mestrados e Trabalhos de Investigação Aplicada ” da autora Manuela Sarmento (2008), adaptando-se as orientações para a redacção de trabalhos científicos da Academia Militar.

PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO

CAPÍTULO 2 – REVISÃO DA LITERATURA SOBRE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

2.1 INTRODUÇÃO

Este capítulo serve de base ao trabalho de campo que é desenvolvido posteriormente neste trabalho. Assim, primeiramente aborda-se o que é um acidente e os seus factores de risco, bem como os elementos que compõem o sistema rodoviário. De seguida faz-se uma breve caracterização da sinistralidade a nível mundial, europeu e com mais pormenor a nível nacional.

Pretende-se com esta revisão da literatura enquadrar o leitor ao nível do conhecimento teórico sobre a Sinistralidade Rodoviária, para tornar este trabalho mais claro e elucidativo.

2.2 O QUE É UM ACIDENTE E FACTORES DE RISCO

O conceito de acidente não reúne muito consenso quanto à sua definição. Etimologicamente a palavra acidente deriva do latim *accidens* que significa “cair em”, “juntar-se”, o que dá a ideia de uma ligação fortuita e contingente entre duas coisas (Pinto, 2006)

Como tal podemos definir acidente como um “acontecimento não intencionalmente provocado, de carácter anormal e inesperado, gerador de consequências danoso” Pinto (2006, p. 35). Esta definição levanta questões da prática social e moral ao considerar que num acidente ninguém deveria ser responsabilizado, daí um acidente ser um acontecimento imprevisível. (Pinto, 2006)

Para o presente trabalho adopta-se a definição de Acidente do Observatório de Segurança Rodoviária. Como tal acidente “é uma ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR, GNR/BT e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais” (Observatório de Segurança Rodoviária, 2007, p. 3).

Para a ocorrência de um acidente de viação existem diversos factores, uma vez que acidente, como já se referiu, não é um caso fortuito. Assim num acidente de viação poderemos considerar quatro factores de risco em três fases cronológicas para o seu acontecimento. Os factores de risco que influenciam um acidente são a exposição ao risco; os que levam à sua ocorrência, os que aumentam a severidade do acidente e por último o que aumenta a gravidade dos ferimentos. Por sua vez, as fases da ocorrência de um acidente são: a que antecede o acidente, a do acidente propriamente dito e por último a fase do pós-acidente. Este quadro encontra-se no Anexo U.

Como forma de redução e prevenção da gravidade das lesões causadas pelos acidentes de viação, Haddon formulou a sua própria matriz que apelidou de matriz de Haddon¹. Esta matriz, hoje adaptada para várias áreas é uma referência na prevenção de acidentes. Em Portugal, na elaboração da ENSR, adoptou-se esta matriz à realidade da sinistralidade rodoviária em Portugal, uma vez que esta mesma contém os princípios essenciais para uma diminuição aos factores de risco.

2.3 O SISTEMA RODOVIÁRIO

Num acidente de viação existem diversos factores de risco, logo existem vários intervenientes. Então como factores intervenientes num acidente temos o Homem (como condutor e utente da via), o veículo e a via, que são incluídos os factores ambientais.

Segundo diversos estudos está comprovado que o Homem é o principal causador de acidentes. Existe ainda quem defenda que o factor humano represente entre 70 a 90% dos acidentes de viação, a via representa entre 15 a 35% e por último apenas entre 4 a 10% dos acidentes está relacionado com o veículo Montoro (2008). Já num estudo realizado em 2005, por ocasião do Seminário Internacional de Segurança Rodoviária, a extinta Brigada de Trânsito apontava em 91% como origem dos acidentes, o factor humano (Leal, 2006).

¹ Esta matriz encontra-se no anexo V

No entanto, num acidente rodoviário muito raramente intervém unicamente uma causa, embora o factor humano seja aquele que tem maior incidência. Contudo existem diversos factores que interferem no comportamento humano, os chamados “erros humanos”, que se podem distinguir em diferentes grupos. Assim temos os erros que antecedem o acidente como os erros de reconhecimento e identificação; os agentes directos ou as causas físicas como a fadiga, a sonolência, etc., as causas psíquicas como a falta de atenção e agressividade; a utilização de substâncias como os medicamentos e o álcool; e as condutas que interferem com a condução, como falar ao telemóvel e fumar, sendo estes últimos ainda designados por agentes inibidores de prudência (Montoro, 2008; Pinto, 2006;).

Segundo Montoro (2008) os acidentes são essencialmente uma má tomada de decisão e ocorrem devido às graves contradições na transmissão de valores nos jovens. Porém deve-se ter em atenção aos valores da sociedade pois são estes que vão influenciar o indivíduo a respeitar as regras e os comportamentos porque “...os valores dos indivíduos são elementos fundamentais para a segurança rodoviária” Montoro (2008, p. 2).

A via, na qual se inclui os factores ambientais, segundo Montoro (2008), é um factor de bastante relevo como factor causador de um acidente, 35%. VVAA *in* Pinto (2006, p.118) enfatiza que este factor inclui entre outros as infra-estruturas rodoviárias, condições de luminosidade e de visibilidade, condições climatéricas adversas, etc.,

Segundo Montoro *et al*, *in* Silva (2008) a via divide-se em duas grandes vertentes. A primeira inclui os elementos alusivos à via que são inalteráveis, que engloba toda a envolvente física da via, tais como o pavimento, a sinalização vertical ou horizontal, a iluminação etc, que são elementos que têm bastante preponderância para a ocorrência de acidentes. A segunda vertente abrange os elementos condicionantes alteráveis que podem ser os factores ambientais como a chuva, neve, gelo etc., ou obstruções temporárias como os acidentes de viação ou simples avarias de veículos ou objectos caídos na via.

Por fim, o veículo é o factor com menor responsabilidade nos acidentes, entre 4 e 10%. Para estes resultados, muito têm contribuído a evolução que os veículos têm sofrido ao longo dos tempos, nomeadamente em termos de equipamentos de segurança activa e passiva. Assim sistemas como o airbag, o sistema anti-bloqueio de travagem (ABS), o sistema de Controlo Anti-Patinagem (ASR) o programa electrónico de estabilidade (ESP), a Adaptação Inteligente de Velocidade (ISA), as luzes auto-direccionais, entre outros, trouxeram uma melhoria significativa em termos de segurança. Estes sistemas

tecnológicos de segurança nos veículos permitiram entre 1960 e 2002 salvar 328.551 pessoas em todo o mundo. (Gil, 2006).

No entanto, estes sistemas de segurança têm levado a que as pessoas com estes tipos de sistema tenham mais acidentes porque se sentem mais seguras e como tal, assumem mais riscos, não tomando tanta precaução, muitas das vezes por falta de desconhecimento como actuam estes sistemas. Segundo Gil (2006).e um estudo da FITSA (2008), estes sistemas, principalmente o ESP, permitiria salvar 400 pessoas só em Espanha se todos os veículos possuíassem este sistema. Na análise das vidas que se podiam poupar na utilização destes sistemas de segurança, a Comissão Europeia², propõe que todos os veículos novos venham equipados com o ESP de série a partir de 2012 e o ABS a partir de 2009. Estimam com esta medida poupar por ano 5000 vítimas mortais com a inclusão do ESP e a vida de 1100 peões se todos os veículos europeus tivessem equipados com o ABS. Outra proposta da Comissão Europeia³, é que a partir de 2011 todos veículos novos venham equipados com o sistema de luzes de dia que segundo Gil (2006) poderia salvar a vida de 295 a 315 pessoas anualmente em Espanha.

Embora estes sistemas tragam uma maior segurança, não nos devemos esquecer dos problemas que eles próprios acarretam. O primeiro é a sua introdução generalizada sem um estudo completo dos seus efeitos negativos. O segundo inclui o desconhecimento da utilização destes sistemas por partes dos condutores. E por último, a forma como é dada a informação aos condutores. Estes dois últimos pontos fazem com que os condutores se sintam mais seguros, o que muitas vezes não corresponde à verdade e como tal adoptam comportamentos de risco, tal é confirmado por Montoro in Gil (2006, p. 31) quando afirma que “... não podem existir carros inteligentes sem pessoas inteligentes”.

2.4 ANÁLISE DA SINISTRALIDADE NO MUNDO E NA EUROPA

A sinistralidade rodoviária é um tema que à partida suscita muita discussão por ser actual e manifestar tanta incidência no nosso país. Esta controvérsia tem origem nos inúmeros danos que decorrem da sua execução. No entanto o flagelo da sinistralidade rodoviária não é apenas nacional, é também um problema mundial. Para se ter uma noção,

² Comunicado de imprensa de 23 de Maio de 2008 da UE IP/08/786

³ Comunicado de imprensa de 24 de Setembro de 2008 da UE IP/08/1394

segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS) estima-se que em 2020 seja a 3º maior causa de morte no mundo⁴.

Segundo a OMS, a sinistralidade a nível mundial não tem uns resultados muito animadores. Ao que a própria OMS apela de um grave problema de saúde pública. Anualmente, devido à sinistralidade rodoviária, morrem aproximadamente 1,2 milhões de pessoas enquanto as vítimas de lesões podem atingir os 50 milhões. Este número de mortes traduz-se em cerca de 3 200 pessoas mortas diariamente devido à sinistralidade. A isto corresponde uma taxa de mortalidade de 19 mortos⁵ por cada 100 000 habitantes Peden et al. (2004). Outro aspecto importante da sinistralidade rodoviária mundial é que esta é a principal causa de morte nos jovens até aos 25 anos Frasquilho (2008). A nível dos utilizadores da via pública aqueles que são mais vulneráveis, como é fácil de entender, a nível mundial são os peões e os utilizadores de viaturas de duas rodas. Peden et al (2004) Ainda segundo este relatório, os custos económicos que estes dados representam podem atingir 518 000 milhões de dólares. Nos países mais desenvolvidos estes valores podem atingir 2% do Produto Nacional Bruto (PNB.) (Peden et al, 2004).

A nível europeu, o cenário é um pouco melhor, no entanto, não é ainda um exemplo, pois a nível global dos países da UE actualmente não se conseguiu resultados efectivos nalguns países, estando um pouco longe dos objectivos preconizados pelo livro branco em 2001. O objectivo desta medida era obter uma redução em 50% das vítimas mortais, medida que permitiria salvar 25 000 vidas europeias, o que não se atingiu. Veja-se por exemplo que entre 2001 e 2007, no espaço europeu, o número de vítimas mortais só diminuiu em 20%, quando deveria ter chegado aos 37% para ser possível atingir o objectivo comum em 2010 Fão (2008). Ainda segundo a Comissão Europeia na sua Política Europeia para a Segurança Rodoviária (PAESR) alerta para o facto da União Europeia (UE) estar a reduzir a sinistralidade, no entanto a diferença entre os países que apresentam bons e maus resultados é cada vez maior, como refere Queiró (2008, p.2) “... o grau de segurança nos países Bálticos é 8 vezes maior do que no Reino Unido”

Segundo o relatório anual de estatística de 2008 do Observatório Europeu de Segurança Rodoviária (ERSO)⁶ morrem por ano, na Europa cerca de 43 000, mais precisamente 42 953, pessoas Queiró (2008). Estes acidentes deixam mais de 1,8 milhões de pessoas incapacitadas. Estes números “representam” directamente ou indirectamente um custo de

⁴ Em 1990 era apenas a nona causa de morte no mundo.

⁵ Morto ou vítima mortal: vítima de acidente cujo óbito ocorra no local do evento ou no seu percurso até à unidade de saúde ENSR 2007

⁶ Relatório com dados apenas de 2006 e só inclui 25 de 27 países da UE para nº de mortes e acidentes. Os restantes dados só incluem os 15 primeiros países que aderiram à UE

cerca de 200 mil milhões de euros, o que representa cerca de 2% do PNB da UE. (ERSO, 2008, Queiró, 2008).

Segundo um relatório da Fundação do Instituto Tecnológico para a Segurança Automóvel (FITSA), estima-se que cada vítima mortal custa à sociedade Espanhola cerca de 860 000 euros. Já por sua vez os valores de um ferido estimam-se em 10 400 euros (não existindo a distinção entre ferido grave e ligeiro) FITSA (2008). A ENSR afirma que o valor padrão para uma vítima mortal para a UE está entre 1 milhão e 1,5 milhões de euros ENSR (2008). Um estudo de um outro relatório da OMS, referindo-se a dados obtidos pela Federação Europeia de Vítimas Rodoviárias (FEVR), indica que 90% dos familiares das vítimas e 85% dos familiares dos que ficaram incapacitados tiveram uma redução significativa na sua qualidade de vida (Peden et al, 2004).

Outros dados interessantes é que os veículos ligeiros, incluindo os táxis representam 51,2% do número total de vítimas mortais, enquanto os peões estão em segundo lugar nas categorias de vítimas mortais devido a acidentes de viação (18,3%). Nos últimos dez anos todos os países incluídos no estudo diminuíram o número de mortos, contudo apenas nos veículos de duas rodas, existiu um aumento de cerca de 13% nesse período de tempo (ERSO, 2008).

2.5 ANÁLISE DA SINISTRALIDADE EM PORTUGAL

Portugal ao longo dos últimos anos tem vindo a apresentar uma diminuição significativa nos resultados da sinistralidade rodoviária, Anexo W, chegando mesmo a receber um prémio europeu por ter sido o segundo país, a nível europeu, com maior redução da sinistralidade entre os anos de 2001 a 2007, com uma redução de 42%. A França, a primeira classificada, obteve uma redução de 43%.

Os dados que vão ser abordados tem por base o relatório de sinistralidade rodoviária de 2007 apresentado pelo Observatório de Segurança Rodoviária, da ANSR. Estes dados são os últimos a estarem disponibilizados, uma vez que os resultados oficiais para o ano de 2008 ainda não estarem disponíveis durante a realização do presente trabalho. Para comparação com os restantes países europeus, tem que se ter em atenção que Portugal não faz a contabilização de mortos a 30 dias, como a maioria dos países europeus. Para tal, Portugal utiliza um factor de correcção. Com a implementação da ENSR pretende-se que Portugal, ao nível da contagem de vítimas mortais, esteja em harmonia com a maioria dos países europeus.

Portugal no ano de 2007 teve 35 311 acidentes com vítimas dos quais resultaram 854 mortos; destes 137 eram peões e 189 eram utentes de veículos de duas rodas⁷; 3 116 feridos graves⁸ e 43 202 feridos ligeiros⁹ o que perfaz um índice de gravidade¹⁰ de 2,4. Comparativamente ao ano transacto houve uma pequena redução, quer no número de acidentes, menos 1% nos acidentes com vítimas, quer no número de feridos, menos 10,5% para feridos graves e menos 1% para feridos ligeiros, excepto para o número de mortes que existiu um ligeiro aumento (mais quatro vítimas mortais que no ano de 2006). Para esta ligeira diferença, contribui muito o acidente do autocarro na A23 (Auto-estrada da Beira Interior), com 14 vítimas mortais. Há ainda a salientar que desses 854 mortes, 341 ocorreram dentro das localidades e 513 ocorreram fora delas. Destas vítimas mortais 135 pessoas derivaram de atropelamento, 369 por colisão e 350 por despiste. Os veículos ligeiros são aqueles que mais intervêm em acidentes (78%), no entanto se analisar-se uma relação dos veículos, este valor reduz-se, pois apenas 8 veículos ligeiros intervêm em acidentes por cada 1000 em circulação. Por sua vez, nos motociclos há uma relação de 26 por cada 1000 em circulação, e nos pesados há uma relação de 17 veículos por cada 1000 em circulação. Da análise das vítimas mortais em relação às categorias dos veículos, vê-se que os veículos ligeiros são aqueles que apresentam maior número de vítimas mortais, no entanto se fizemos mais uma vez, uma relação de 1 por cada 100 vítimas nota-se que os veículos ligeiros apresentam o segundo índice de gravidade mais baixo por vítimas mortais (1,5), os ciclomotores, em primeiro lugar apresenta um índice de 1,4. Esta lista por categoria de veículos, segundo o índice de gravidade é liderada pelos veículos pesados com 3,8. Relativamente à faixa etária onde existem maior número de vítimas mortais por milhão de habitante é dos 20-24 anos com 150 mortes por milhão por habitantes.

Pode-se afirmar que Portugal está no bom caminho na redução da sinistralidade, basta ver que alguns dos objectivos do PNPR, nomeadamente a redução em 50% no número de mortes e feridos graves, já foram atingidos uma vez que o limite temporal era em 2010. No entanto, apesar de a ENSR estar praticamente implementada, existem objectivos do PNPR que ainda não se atingiram, tais como a redução em 60% das vítimas mortais e feridos graves para utentes de duas rodas a motor e utentes acidentados dentro das localidades para esse mesmo período. Como tal, é necessário aplicar mais esforços para estes grupos (condutores de veículos de duas rodas a motor,

⁷ Veículos de duas rodas, inclui os ciclomotores e motociclos.

⁸ Ferido grave: vítima de acidente cujo os danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas. ENSR (2007)

⁹ Ferido leve: vítima de acidente que não seja considerada grave ENSR (2007)

¹⁰ Índice de gravidade: número de mortos por 100 acidentes com vítimas. ENSR (2007)

utentes acidentados dentro das localidades e peões) porque são grupos onde o risco é maior.

Em suma é necessário ter em conta os grupos onde o risco é mais elevado: jovens, peões, condutores de veículos de duas rodas a motor bem como os acidentes ocorridos dentro das localidades porque são onde os piores resultados se verificam e as estatísticas são maiores. Estes grupos de risco já são tidos em conta na ENSR como grupos onde é necessário reduzir os resultados. Resta esperar que com a introdução da ENSR os objectivos sejam cumpridos, embora mais ambiciosos, porque tal como a ENSR afirma é um desafio de todos nós, ou seja, um Desafio Nacional.

CAPÍTULO 3 – A PREPARAÇÃO DO CONDUTOR PARA UMA CONDUÇÃO EM SEGURANÇA.

Neste capítulo pretende-se abordar mais concretamente qual a preparação que o condutor possui para uma condução em segurança, desde que começa a “entrar” em contacto com o meio rodoviário até que conseguir adquirir o título de condução, bem como analisar o papel que cada entidade têm nessa formação. Assim faz-se uma referência aos dados existentes, às suas falhas e por fim às medidas que o governo pretende implementar com a ENSR.

No entanto é importante não esquecer aquilo que já foi referido anteriormente acerca da preparação do condutor que não deve iniciar apenas nas EC mas sim muito antes. Outro aspecto é que o ensino não deveria terminar com a obtenção do título de condução, porque tendo em conta que existem inúmeras alterações ao Código da Estrada (CE), e introdução de novos sistemas de segurança torna-se importante que o condutor ao fim de algum tempo seja alvo de uma reciclagem de conhecimentos e procedimentos práticos para avaliar os seus hábitos, uma vez que a carta de condução não é um “curso para a vida”. No entanto como se limitou o trabalho à preparação do condutor apenas se faz referência aos factores que intervêm até a obtenção do título de condução.

3.1 O PAPEL DA ESCOLA

Tendo em conta os índices de sinistralidade que atingem as camadas mais jovens, segundo as estatísticas europeias, esta é a principal causa de morte nas crianças e jovens entre os 1 e 29 anos, principalmente no grupo etário até aos 14 anos, grupo onde se inclui a maioria da população escolar Evaristo et al (2007). Existem muitas áreas de actuação onde se pode intervir para combater aquilo que a OMS chama de “a peste negra do séc. XXI”¹¹, (tais como fiscalização, a melhoria das infra-estruturas, etc.). Mas para além destas áreas importantes, existem outras onde actualmente se aposta muito pouco. Assim para combater a sinistralidade deve-se apostar na “educação cívica

¹¹ A OMS chama de peste negra do séc. XXI devido a analogia no numero de mortes que esta peste causou em meados do séc. XIV.

(valores) que deve atravessar todo o sistema escolar, do pré-primário ao superior” (...) (Reto e Sá, 2003, p.193). É neste contexto que se sugere a educação rodoviária como uma estratégia para diminuir a sinistralidade. A educação rodoviária deve ser vista como “um processo pedagógico que proporcione ao indivíduo as motivações, atitudes, conhecimentos e competências indispensáveis à interiorização e enraizamento de padrões comportamentais norteados pela segurança” Gomes (2005, p.19). Porém este processo deve ser “contínuo e acompanhado nas diferentes fases de desenvolvimento da pessoa” Gomes (2005, p.19), isto é, desde a idade pré-escolar até ao longo das diversas etapas como condutor. Porém é sempre importante referir que a educação rodoviária não deve ser unicamente da responsabilidade da Escola, mas sim “uma acção concertada de diversas instituições e agentes com actividades nesta área (...)” (Gomes, 2005, p.19).

Segundo Montoro (2008) a família, primeiro elemento de transmissão de conhecimentos, é importante para a adopção de valores e regras como condutas responsáveis porque é uma importante fonte na transmissão de conhecimento de sinais e normas de trânsito. Os pais são o primeiro elemento da formação inicial das crianças, como tal não pode ser descurado o importantíssimo papel que representam, pois são eles que criam os modelos de adopção de comportamentos seguros, como os da segurança rodoviária porque as crianças tendem a imitar os pais, nos gestos e nas atitudes, onde se incluem as medidas de educação e prevenção rodoviária.

Igualmente importante é aquilo que se pretende adquirir com a educação rodoviária. É importante criar na sociedade portuguesa uma alteração de mentalidades, isto é induzir nas mentalidades portuguesas uma cultura de segurança. Segundo um estudo realizado pela AXA (2009) em vários países europeus, Portugal é o país onde é considerado uma prioridade ensinar as crianças segurança rodoviária com 55% dos inquiridos contra 36% média europeia AXA (2009)¹². Isto deve-se ao facto das crianças e jovens de hoje que são peões serem os futuros condutores de amanhã.

Como tal, desde muito cedo é necessário e importante incutir, nas crianças, pensamentos de segurança relacionados com a utilização da via, como peão e como utilizador de um veículo de duas rodas sem motor e mostrar os riscos que derivam do automóvel. Torna-se assim necessário incutir nas crianças e jovens que as regras são para cumprir, neste sentido é importante mostrar não apenas o que se não deve fazer mas também o porquê de não fazer aquilo, porque o que está em causa acima de tudo é a sua segurança e a dos outros, ou seja, deve-se mostrar as consequências que podem advir desse acto. Isso

¹² Este estudo apenas inclui 9 países da UE no entanto esta amostra é representativa dos países que inclui.

pode ser alcançado por exemplo, através de campanhas de sensibilização ou vídeos elucidativos como preconiza (Oliveira, 2007).

A educação rodoviária no nosso país, para além de estar pouco desenvolvida, caracteriza-se por um “carácter não sistemático, dependente da vontade, e interesse e disponibilidade dos professores (...)” (Bento, 2000, p.280). Não existe um manual com conteúdos específicos de educação rodoviária, os conteúdos são essencialmente teóricos dados em sala e surgem no âmbito de uma disciplina isolada e apenas num determinado momento do calendário escolar. Para além disso os programas curriculares não apresentam uma “referência concreta e sistemática dos conteúdos” Bento (2000, p. 281).

O Decreto-Lei nº 209/2002 de 17 de Outubro define, nos seus anexos, os desenhos curriculares do 1º, 2º e 3º ciclos¹³ bem como a carga horária do 2º e 3º ciclos. No entanto apenas aborda a formação cívica em geral, nunca referindo as suas componentes específicas. O 1º, 2º e 5º anos são uma excepção, pois fazem referência concreta a estes conteúdos existindo mesmo um programa que abarca os conteúdos que devem ser abordados nestes mesmos anos¹⁴. Nos 1ºano e 2ºano do 1º ciclo, os conteúdos a abordar são essencialmente saber como a criança se deve comportar ao circular na estrada e atravessar nas passadeiras, bem como respeitar os semáforos. Já no 2º ano aborda-se a temática dos sinais de trânsito essenciais para a criança circular como peão no dia-a-dia: sinais de peões, pistas de bicicletas e passagens de nível. Relativamente ao 3º e 4º ano não inclui nos seus programas a educação rodoviária. Quanto ao 2º ciclo, apenas no 5º ano a disciplina de educação para a cidadania aborda esta temática. Esta disciplina enuncia a forma como a criança se deve comportar num ambiente rodoviário, mas num âmbito mais aprofundado, por exemplo a utilização de roupas reflectoras para circularem à noite, bem como o comportamento a adoptar em caso de acidente. Outro ponto abordado é a criança como utente dos vários transportes, a utilização de sistemas de retenção, bem como o lado pelo qual deve sair de um veículo. Para os restantes anos do ensino obrigatório não existem programas obrigatórios. Bento (2000) aponta como o desinteresse e não vontade dos professores a não aposta em conteúdos de educação rodoviária. Aponta-se uma grave falha na formação de educação rodoviária porque ela deve ser contínua para que “a criança/jovem interiorize de forma progressiva e consistente os conhecimentos necessários para enfrentar de modo seguro e gradual a circulação rodoviária” Bento (2000, p.281). Esta interrupção leva a que o conhecimento

¹³ 1º ciclo inclui da 1º ao 4º ano; 2º ciclo inclui o 5º e 6º ano; 3º ciclo inclui o 7º, 8, e 9

¹⁴ Organização Curricular e Programas Ensino Básico e 1º Ciclo 4ª Edição ME e Modulo de Cidadania e segurança do 5ºAno disponíveis em <http://www.dgicd.min-edu.pt>

adquirido não fique cimentado progredindo para a sua diluição. Assim esta formação deverá incidir numa disciplina não autónoma, contínua e de carácter obrigatório que tenha um programa “pedagogicamente adequado que vise a aquisição de competências que ajudem a criança/jovem a enfrentar as diversas situações de circulação e a defender-se dos riscos rodoviários por elas gerados” Bento (2000, p. 281). Contudo no desenvolvimento desta disciplina não se deve apenas ter em atenção os objectivos, mas também os seus conteúdos. Na elaboração destes conteúdos, de carácter multidimensional devem intervir várias instituições e entidades e não apenas ser da responsabilidade dos professores. Elementos ligados à PRP, entidade importante na formação de professores e educadores, psicólogos, e outros elementos ligadas à segurança rodoviária, tais como a GNR, através de elementos ligados ao NES, devem participar na elaboração dos conteúdos (Bento 2000; Gomes 2005).

Para além de uma participação concertada de várias entidades, os conteúdos devem estar vocacionados para despertar interesse na criança para que a formação tenha aproveitamento e seja uma mais-valia na formação dessa criança/jovem. Assim para além de ter uma base teórica é necessário que a criança interaja e participe em situações práticas em contacto directo com a própria via pública e fiquem próximas daquilo que ela faz no seu dia-a-dia para que ela interiorize esses conhecimentos e depois os possa transpor para situações que futuramente aconteçam (Bento, 2000).

A própria UE alerta para os problemas da educação rodoviária em Portugal através de um relatório do programa ROSE25 (2005). As maiores falhas apontadas pela U.E. passam pela questão da não existência de um mínimo de horas previstas, a falta de formação dos professores, a falta de controlo, a falta de um currículo obrigatório e oficial, entre outras (ROSE25, 2005).

O importante papel que a PRP desenvolve quer na formação dos professores e educadores de infância e crianças, quer na criação de materiais didácticos, nomeadamente cadernos,¹⁵ livros e concursos como a “Taça escolar de Educação Rodoviária” despertam interesse nos alunos e servem de base de apoio para os professores. Estes últimos, devido a inúmeros factores não possuem qualquer tipo de formação relacionada com a educação rodoviária, daí ser “...fundamental que aos agentes de ensino seja proporcionada uma formação inicial e continua que os habilite a práticas pedagógicas” Gomes (2005, p.21). No entanto isto tem um senão, uma vez que

¹⁵ A PRP possui cadernos de educação rodoviária para os vários anos do 1º ciclo e manuais que podem ser adoptados pelas escolas. Estes cadernos foram elaborados com o apoio de diversas entidades públicas e privadas (ANSR, Associação Portuguesa de Seguros; Caminho virtual e PRP)

a PRP tem sido a detentora de praticamente toda formação das crianças ao nível da educação/ prevenção rodoviária. Actualmente já existem um número considerável de câmaras municipais que possuem escolas de trânsito fixas, nomeadamente nas grandes cidades. A GNR possui um papel importante uma vez que também leva a cabo algumas acções de sensibilização, através do NES, quer nas escolas ou nas suas próprias Unidades.

A PRP, como associação sem fins lucrativos, muitas vezes está dependente de instituições privadas, ligadas principalmente ao sector automóvel, para o desenvolvimento de campanhas. Mas o problema dessas campanhas, está muitas vezes associado à utilização do automóvel como algo que não pode ser substituído porque num futuro muito próximo não é sustentável comportar tantos veículos. Assim a educação rodoviária deve começar com temas relacionados com a utilização da via pública, pelo peão, pelo utente dos transportes públicos e privados e pelo condutor de veículo de duas rodas sem motor; saber utilizar adequadamente os sistemas de segurança nos vários veículos sem nunca esquecer de demonstrar os riscos que estão associados aos veículos, bem como saber que o ambiente rodoviário é um local de relações sociais, na maior parte das vezes entre desconhecidos, onde deve prevalecer o respeito entre as pessoas. Isto é um ensino que tem de ser progressivo ao longo dos vários anos da criança. Assim temáticas como a sinalização, formas correctas de utilização da via pública, o que fazer em caso de acidente, entre outros, devem ser obrigatórias, ao longo do desenvolvimento da criança.

3.2 O PAPEL DA ESCOLA DE CONDUÇÃO

As EC actualmente são praticamente o único factor considerado na preparação do condutor como tal torna-se necessário saber de um modo geral qual a formação dada nas EC.

Actualmente não existe uma normalização europeia apenas existem algumas directivas da UE que definem os requisitos mínimos dos exames de condução. Assim, para Portugal e tendo por base a Portaria nº536/2005 de 22 de Junho, diploma que aprova o regulamento das provas de exame, o candidato para possuir o título de condução, além de se encontrar apto numa prova de aptidão médica, tem de obter aproveitamento numa prova teoria e numa prova prática. A prova teórica consiste num teste de 30 questões sobre as mais variados conteúdos programáticos, desde os princípios gerais de trânsito e

de segurança rodoviária, o condutor e o seu estado físico e psicológico, o condutor e o veículo, o condutor e os utentes da via e o condutor, a via e outros factores externos. Quanto à prova prática, Prova de Aptidões e do Comportamento, divide-se em duas partes: a primeira parte consiste em demonstrar o conhecimento do veículo e da sua preparação para uma condução segura, a segunda é um percurso de exame inserido em condições normais de trânsito urbano e não urbano, com o intuito de, um modo geral, saber como o candidato se comporta no meio rodoviário no domínio do veículo.

As EC são um bom instrumento para o ensino da condução como forma de “ preparar as pessoas para uma condução segura e para uma maior consciência dos riscos envolvidos na condução de veículos automóveis” (SUPREME, 2007, p. 44).

Estas são importantes para o candidato se familiarizar com os controlos do veículo e as regras de trânsito, mas apresentam algumas das falhas que se aponta por não “ avaliar os riscos e os factores de agravamento do risco no trânsito rodoviário e serem bons juizes das próprias competências e limitações” SUPREME (2007, p.44). São estes os princípios presentes na matriz GDE¹⁶ (metas para o ensino da condução) de Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen & Hernetkoski, aplicados no projecto comunitário GADGET¹⁷, nos quais se devem reger as EC.

Assim esta matriz inclui 4 fases que são: a condução automóvel, o domínio de situações de trânsito; metas e contexto da condução e, por último, metas de vida e competências para viver. A cada uma destas etapas correspondem três características: os conhecimentos e competências, os factores de aumento de risco e a autoavaliação. Em Portugal, relativamente à primeira característica, nos vários níveis a sua abordagem é muito breve, principalmente nos dois primeiros, ou seja, na condução automóvel e no domínio de situações de trânsito. Pensa-se também que estes conhecimentos deveriam ser mais aprofundados, uma vez que são poucos os condutores que têm em atenção procedimentos relacionados com manutenção simples do veículo, tais como, ver o óleo, água, pressão dos pneus, mudar um pneu, etc. e conhecimentos mais técnicos, ao nível do funcionamento e controlo do automóvel, essenciais para a segurança rodoviária. Quanto à característica factores de aumento de risco, as EC abordam alguns desses factores, mas, de forma pouco abrangente e sem ligação à percepção do risco que está associado, isto é, alguns destes factores de risco são abordados de forma teórica e nunca sustentada com exemplos reais, que podiam ser usados através de vídeos ou campanhas, de modo a exemplificar melhor os riscos que podem daí advir. Quanto à

¹⁶ Anexo X

¹⁷ Controlo do condutor automóvel através da orientação, educação e tecnologia.

última característica, auto-avaliação, apesar da sua importância é aquela que talvez seja a menos utilizada. Esta característica está muito dependente daquilo que as EC conseguem incutir no indivíduo. Se na EC ensinarem determinados conceitos de forma eficaz, o indivíduo quando sozinho, através de uma auto-avaliação, poderá pôr em prática esses conhecimentos. Logo torna-se importante, para não referir essencial, o papel das EC como elemento fundamental para a transmissão de conhecimentos e dos factores de aumento de risco para depois o indivíduo, através de uma auto-avaliação, conseguir ele próprio reconhecer os diversos factores e perigos que compõem o meio rodoviário.

As EC têm um papel importante na construção do indivíduo como bom condutor, no entanto, não deve ser único, porque não é em 28 aulas teóricas e 32 práticas mínimas obrigatórias por lei (Despacho nº 17692/ 2005 2ª Série), que a EC consegue colocar um indivíduo pronto a conduzir em segurança. Não é nesse número de horas que as EC conseguem mudar uma mentalidade que está construída a algum tempo. Actualmente, as EC preparam os condutores minimamente para conduzir, porque só ao longo do tempo é que o indivíduo vai ganhando experiência. Assim é necessário que o indivíduo traga conhecimentos orientados para uma segurança rodoviária e tenha percepção do risco associado ao automóvel, quando chega à EC SUPREME (2007). Não quer isto dizer que não existam falhas no ensino das EC, antes pelo contrário. Algumas dessas falhas incluem candidatos não cumprirem o número de aulas obrigatórias, a fraca abordagem da condução defensiva, uma má formação da postura na ergonomia do carro, bem como a não abordagem à percepção dos riscos com causas reais, e a não sensibilização das pessoas para os perigos associados ao automóvel, entre outros.

Com base num relatório do centro de investigação de transportes OCDE/CEMT in SUPREM (2007) recomenda que os IC para jovens condutores utilizem métodos que os envolvam quer emocionalmente quer pessoalmente para o alertarem se está adoptar comportamentos correctos ou errados reforçando assim a sua auto-consciência.

A maioria dos problemas das EC resolviam-se se o exame de condução fosse mais rigoroso, independente e exigente, bem como se existisse uma maior fiscalização da EC, isto é, se um indivíduo fosse mal formado, deveria chumbar no exame de condução. Isto fazia com que existissem mudanças nos métodos de ensino, de modo a preparar melhor o candidato a exame. Logo defende-se que, para além de um exame de condução mais exigente, rigoroso e independente deveria haver alteração da mentalidade que o título de condução não é um direito mas sim algo que se deve adquirir com conhecimentos aos vários níveis, desde os procedimentos mais simples do funcionamento do automóvel, até a percepção dos riscos derivados dos veículos, etc.

Esta fase de formação não deve terminar na EC porque a aquisição do título de condução não deve ser um “curso para a vida”, pois ao fim de algum tempo o condutor deve ser alvo de uma actualização de conhecimentos quer ao nível teórico, quer ao nível prático. Ao nível teórico existem várias alterações ao CE e à sinalização, daí a assimilação de conhecimentos temporários obtidos nas EC ser um dos erros da parte teórica, pois as pessoas estudam apenas para passar no exame, como tal, não retêm a maioria dos conhecimentos para os aplicarem no futuro. Ao nível prático também torna-se necessário fazer essa actualização de conhecimentos, uma vez que as pessoas só com a experiência obtida ao longo do tempo é que realmente aprendem a conduzir. Uma vez que é nos primeiros anos de posse de título de condução que os condutores têm mais prudência, caso não haja reformulação da prática da condução, eles acabam, ao longo dos tempos por criarem rotinas, muitas das vezes, não saudáveis para a sociedade.

3.3 O CONTRIBUTO DA GNR NA PREPARAÇÃO DO CONDUTOR

Para além das entidades civis que realizam ou deveriam desempenhar um papel mais activo na contribuição para uma melhor formação do condutor, existem outras instituições que também desempenham um importante papel na preparação do condutor para uma condução segura, nomeadamente a GNR e a PSP¹⁸, através das inúmeras acções de sensibilização que realizam, principalmente, através do Programa da Escola Segura (PES), de referir a criação dos NES, Anexo Y. Embora a maioria das pessoas tenha uma ideia errada de que a GNR apenas dá formação ao condutor através da sua acção punitiva, é certo que é uma forma de formação, mas muito posterior, pois só é aplicado, na maioria dos casos, quando o indivíduo já possui título de condução. Contudo, existe outro modo de formação que é aplicado muito antes, o da sensibilização nas escolas.

Estes NES desempenham um papel importante na sensibilização e formação das crianças para os vários problemas actuais, embora para o presente trabalho apenas se aborda a temática da educação rodoviária do NES. Estas acções de sensibilização acerca da temática da educação rodoviária, incidem, na sua maioria, em crianças do 1º ciclo¹⁹. Estas partem da iniciativa da GNR e são realizadas nas salas de aulas ou, quando existem nas escolas de trânsito fixas dependendo das Câmara Municipal em que

¹⁸ Neste subcapítulo do Programa Escola Segura, entenda-se que a PSP desempenha o mesmo papel que a GNR, embora cada uma das Forças na sua área de actuação, Resolução de Concelho de Ministros nº44/2007 de 19 de Março..

¹⁹ Para saber quais as acções desenvolvidas pelo NES consultar o anexo Y

se insere. Estas acções ainda consistem em ensinar as crianças a comportar-se como peões, passageiros e condutores de veículos de duas rodas, sem motor, em sensibilizá-los acerca de como circular na estrada, como atravessar as passadeiras, a sinalização, e a utilização dos meios de segurança, nomeadamente, os sistemas de retenção, como a utilização do cinto de segurança., etc. Estas acções para além de serem importantes, incutem nas crianças comportamentos adequados que muitas vezes, se vão reflectir no futuro, servindo também para os pais, alertados pelas crianças, uma vez que não estão a ter comportamentos seguros/correctos. A utilidade destas formações ao serem ministradas pela GNR, têm bastante interesse. Isto deve-se ao facto da GNR, além da experiência que detém ao nível da segurança rodoviária e fiscalização de trânsito, consegue saber quais os comportamentos que os condutores mais cometem, fazendo com que se possam combater esses comportamentos errados, desde muito cedo. Uma vez que as crianças vêem os pais como “ídoles”, se estes cometerem erros, elas vão tentar imitar/adoptar esses mesmos. Assim pensa-se que, através destas acções se consigam incutir uma adopção de comportamentos correctos desde muito cedo, para uma mentalidade de segurança, visto que as crianças, na sua maioria, têm associada uma imagem de respeito aos militares da GNR, factor importante para modificar comportamentos que são difíceis de alterar. Também se torna importante que a GNR, principalmente o NES, promova acções de sensibilização, através de palestras e sessões práticas, tais como alertar para os comportamentos correctos a ter em ambiente rodoviário²⁰.

Acções como uma campanha lançada na Pascoa de 2008, com o objectivo de desencadear acções de sensibilização aos condutores nos locais de paragem/repouso e postos de abastecimento de combustível, através da distribuição de panfletos alusivos ao tema da Prevenção e Segurança Rodoviária e Protecção Ambiental, direccionando a sensibilização para os adultos/pais e crianças que se deslocam das suas residências habituais para as suas regiões de origem NES (2008). Este tipo de acções são sempre bem vindas porque podem fazer pensar os pais, como condutores, duas vezes na adopção de comportamentos correctos devido ao facto de existir a possibilidade de associar aquelas crianças ao entregarem os panfletos, como sendo os seus filhos a chamar a atenção (NES, 2008).

²⁰ Ver Anexo Y

Para se ter ideia das acções que são executadas pelo NES²¹ no ano de 2007 foram abrangidas 11 908 escolas num total de 1 792 894 alunos RASI (2007). Já em 2008, só a GNR através do seu NES abrangeu 9 209 escolas num total de 811 640 alunos, em acções de sensibilização e de informação entre Escolas do Ensino Básico e do Ensino Secundário. Foram realizadas 8 239 acções, não incluindo as demonstrações nem as visitas às subunidades. Em relação a este número não é possível saber quantas acções foram realizadas no âmbito da educação rodoviária, mas sabe-se que foi um valor bem representativo.

3.4 MEDIDAS A IMPLEMENTAR PELO GOVERNO

Relativamente a este tema importa salientar que estas medidas são as que estão previstas com a implementação da ENSR, e que actualmente encontra-se em discussão pública.

Neste sentido com a ENSR, prende-se alterar um pouco as lacunas que existem, como foi referido anteriormente. Ao nível das escolas de ensino obrigatório, a própria ENSR, no seu conteúdo, demonstra bem o papel que esta deve desempenhar como meio de transmissão de informação e valores. Nos 10 objectivos estratégicos planeados, apenas dois, as infra-estruturas e os veículos, não referem a escola como sendo um bom meio para o desenvolvimento de uma cultura cívica de educação para a segurança rodoviária. Também não podemos esquecer que as EC, com a implementação desta ENSR, serão provavelmente aquelas que vão sofrer mais alterações.

Assim e tendo em conta o problema deste trabalho, importa referir que apenas se faz referência aos objectivos operacionais do 1 até ao 5 da ENSR, donde de cada um derivam acções chave a serem concretizadas por cada entidade responsável bem como o prazo para a implementação destas medidas, Anexo Z. Assim para o objectivo operacional 1 relativo às escolas pretende-se o desenvolvimento de uma cultura de educação para a segurança rodoviária. Quanto ao que está presente no objectivo operacional 2 tem por objectivo reconverter a EC, enquanto centro de aprendizagem, da condução e segurança rodoviária. Como alterações mais significativas verificadas nas acções chave temos o ensino à distância e o permitir que o exercício da condução seja acompanhado por tutor, aos candidatos a condutores. O objectivo Operacional 3 está

²¹ Realizaram-se entrevistas aos Cmdt. Destacamentos da área do Comando Territorial para se saber em concreto que acções eram realizadas.

relacionado com a requalificação e desenvolvimento dos profissionais dos IC. O Objectivo operacional 4 refere o facto da reformulação do exame de condução e das condições de acesso. Como acções chave para este objectivo temos a introdução da condução independente na prova das aptidões e do comportamento do exame de condutor. Por fim com o objectivo operacional 5 pretende-se alterar atitudes e incutir novos comportamentos, através de uma formação contínua e actualização de condutores infractores. ENSR (2008) Espera-se que estas acções cumpram os seus objectivos e sejam concretizadas o quanto antes.

PARTE II – TRABALHO DE CAMPO

CAPÍTULO 4 – METODOLOGIA

O presente capítulo tem como intuito a apresentação dos métodos usados, assim como a justificação da sua pertinência neste trabalho. Assim após o enquadramento teórico faz sentido desenvolver a metodologia tendo em vista a concretização dos objectivos definidos bem como tentar dar resposta às perguntas de partida assim como fazer a verificação das hipóteses.

4.1 HIPÓTESES

As presentes hipóteses decorrem dos objectivos traçados, das perguntas iniciais de investigação e da revisão da literatura efectuada para a elaboração deste TIA. Estas hipóteses são baseadas nas respostas expectáveis que vão ser dadas pela amostra. Neste sentido as hipóteses são:

- H1: As escolas de condução são o factor mais importante na preparação do condutor para conduzir em segurança.
- H2: Os conteúdos programáticos dos exames das provas de condução estão directamente orientados para uma condução em segurança.
- H3: A criação de uma disciplina, de carácter obrigatório e avaliativo, nas escolas com conteúdos de prevenção e educação rodoviária é importante para a preparação do condutor.
- H4: Existe uma relação directa entre a falta de preparação do condutor e a sinistralidade rodoviária.
- H5: A GNR, através do NES, tem um contributo importante na preparação do condutor para uma condução em segurança.

4.2 UNIVERSO DE ANÁLISE

Tendo em conta que o nosso objecto de estudo, “ A preparação do condutor está orientada para uma condução em segurança”, como ponto de partida considera-se o universo ou a população²² em estudo, os cerca de 1,5 milhões a 2 milhões de condutores existentes em Portugal²³ e os 4300 IC para a aplicação do inquérito por questionários²⁴.

Para a realização das entrevistas, às entidades civis, considera-se por universo as pessoas que pertencem as seguintes entidades, IMTT, PRP e a ACA-M.

Já nas entrevistas realizadas à GNR, como universo, temos os 92 Comandantes de Destacamentos Territoriais²⁵, responsáveis máximos pelas equipas do NES dos seus destacamentos, que existem nos 20 Comandos Territoriais.

4.3 PROCESSO DE AMOSTRAGEM E DEFINIÇÃO DA AMOSTRA

Após a descrição do Universo, torna-se importante a escolha de uma Amostra²⁶ que tenha em atenção as características do Universo ou População a que pertence, bem como, nunca se esquecer da finalidade e dos objectivos do trabalho.

Neste sentido, a presente amostra²⁷, quer para o questionário quer para as entrevistas, foi seleccionada de acordo com o processo de amostragem por acessibilidade ou conveniência²⁸. Este método de amostragem não probabilístico distingue-se pela “selecção de elementos a que se tem acesso, admitindo que estes possam de alguma forma representar o universo” Pereira in Nogueira (2008, p.24). Este método é característico de uma amostra não representativa.

²² “É uma colecção de elementos ou de sujeitos que partilham características comuns, definidas por um conjunto de critérios” Fortin 2003:202

²³ Estes valores são divulgados pelo Presidente do IMTT, Drº António Crisóstomo Teixeira. Neste valor estão incluídos os indivíduos com títulos de condução apreendidos.

²⁴ “ É um método de colheita dos dados que necessitam das respostas escritas a um conjunto de questões por parte dos sujeitos” Fortin 2003:248

²⁵ Este valor é o referido pela Portaria 1450/2008 de 16 de Dezembro, apesar de na realidade existirem apenas 86 D.Ter.

²⁶ “ É um sub-conjunto de uma população ou de um grupo de sujeitos que fazem parte de uma mesma população” Fortin 2003:202

²⁷ No Apêndice C encontra-se a caracterização da amostra relativa aos questionários e às entrevistas.

²⁸ “ Neste método os casos escolhido são os casos facilmente disponíveis (muitas vezes, os amigos e os amigos dos amigos” Hill et al 2002

Assim, no inquérito por questionário, a amostra, inclui 70 condutores, principais visados neste processo da sua preparação e 30 Instrutores de Condução (IC), por serem considerados os que mais conhecimentos transmitem ao futuro condutor.

Visto este trabalho ser de carácter exploratório e apesar de eventuais informações pertinentes que se possam retirar, estas não podem de maneira nenhuma ser generalizadas à totalidade da população (Carmo e Ferreira, 1998).

Relativamente às entrevistas, a escolha da amostra das entidades civis incidiu sobre estas instituições devido ao IMTT ser entidade responsável pelas EC, a PRP ser a entidade responsável pela formação das crianças e professores relativamente à educação/prevenção rodoviária e a ACA-M ser uma associação que ao longo dos tempos têm vindo a ganhar algum relevo na forma de constatação de algumas políticas e medidas adoptadas pelos vários governos e por outras instituições. Esta última tem assim como objectivo social promover o fim da guerra civil nas estradas portuguesas. Dentro destas instituições a escolha da amostra teve em conta os conhecimentos que os entrevistados possuem, os cargos que ocupam que estão directamente relacionados com o nosso objecto de estudo, ou seja, a preparação do condutor para uma condução em segurança.

Efectuaram-se ainda entrevistas à entidades da GNR, nomeadamente, aos Comandantes de Destacamentos Territoriais (Cmdt DT) que integram o NES no seu Destacamento na área do Comando Territorial de Lisboa. Dos 20 Comandos Territoriais optou-se pelo Comando Territorial de Lisboa apenas por uma questão de acessibilidade. Assim dentro do comando Territorial de Lisboa, entrevistou-se o Cmdt DT de Alenquer, Mafra, Sintra²⁹, Torres Vedras e Vila Franca de Xira.

4.4 MÉTODOS E TÉCNICAS

Tendo presente as características do presente trabalho, o método de investigação, segundo Fortin (2003) é o exploratório-descritivo ou descritivo simples. Assim, numa fase inicial, fase exploratória, utilizou-se a entrevista não directiva,³⁰ como forma de definir os objectivos concretos do trabalho. De seguida aplicou-se um questionário aos condutores e aos IC com o objectivo de recolher opiniões e experiências dos inquiridos acerca da

²⁹ Por motivos profissionais não foi possível entrevistar o Cmdt DT de Sintra entrevistando-se o responsável pelo NES de Sintra, a 2º Sargento Rodrigues.

³⁰ Nomeadamente nas reuniões com o Orientador e com as Oficiais que têm ou tiveram funções na extinta Brigada de Trânsito, bem como, outras pessoas que estão ligadas a esta área.

preparação do condutor. Estes questionários são muito semelhantes tendo 13 questões comuns, Apêndice H, uma vez que se tentou adequar as questões a cada entidade. Estes questionários foram aplicados por administração directa Quivy e Campenhoudt (2008), onde as questões são de resposta fechada com a utilização da escala de Likert, com quatro opções de escolha, conforme o conteúdo da pergunta. O questionário aos condutores foi aplicado na sua maioria na Área da Grande Lisboa, enquanto aos IC foi unicamente aplicado nas instalações da Associação Portuguesa de Escolas de Condução (APEC). Estes questionários foram alvo de um pré-teste, os dos condutores na Área da Grande Lisboa e os dos IC pelos IC da CICA. Neste sentido foi possível readaptá-lo de forma a ter estrutura e conteúdo, que minimizasse erros de compreensão dos inquiridos, permitindo assim a recolha dos dados para dar resposta às perguntas de investigação. O questionário foi estruturado de modo a possibilitar a análise estatística de dados quantitativos com recurso às aplicações informáticas *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS) e Microsoft Excel. Os dados obtidos nestes questionários foram alvo de tratamento **quantitativo**. A utilização do SPSS serviu para analisar as várias relações de dados entre os condutores e os IC, embora neste trabalho apenas se faça breve uma abordagem, pelo limite imposto de páginas.

Após obtidos os resultados realizaram-se entrevistas semi-directivas que tiveram como objectivo relacionar os resultados obtidos nos questionários e assim tirar algumas conclusões. Na análise do conteúdo das entrevistas realizaram-se ainda quadros resumo uma vez que estes permitem “ (...) o conhecimento da totalidade do discurso (...) facilitar a comparação longitudinal das entrevistas.” Guerra (2006, p.73). Nas entrevistas realizaram-se dois guiões diferentes: um para as entidades civis relacionadas com a preparação do condutor e outro para averiguar o contributo da GNR na preparação do condutor. Estas entrevistas foram alvo de análise **qualitativa**.

CAPÍTULO 5 - APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

5.1 INTRODUÇÃO

Após um enquadramento teórico do trabalho cabe agora apresentar e analisar os resultados obtidos pela aplicação dos questionários e realização das entrevistas. Assim, e devido à limitação de páginas, apenas se apresentam as questões consideradas mais relevantes para responder às questões iniciais de investigação, com o objectivo de confirmar ou não as hipóteses formuladas, sendo os restantes resultados remetidos para apêndice como forma de complemento.

5.2 Análise aos Questionários dos Instrutores e dos Condutores

P9C=P10IC: Com que frequência aborda ou é abordada, na sua escola de condução, a temática da Condução Defensiva?

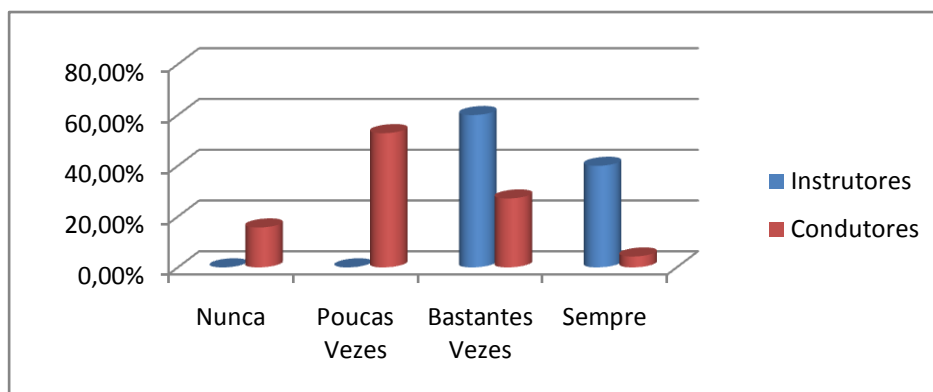


Gráfico 1 - Pergunta 9 Condutores e 10 Instrutores de Condução

Apesar da condução defensiva ser uma temática obrigatória e reconhecida a sua importância para uma condução segura, ainda existem condutores, (15,71%), que afirmam que nunca foi abordada. Porém a maioria dos condutores, (84,29%), confirma que essa temática é realmente abordada. No entanto destes últimos, (52,86%), referem que foi abordada poucas vezes. Quanto aos IC afirmam que abordam bastantes vezes, (60%), ou sempre, (40%). Muitos dos conhecimentos adquiridos nas EC tem um carácter

temporário para os condutores devido a muitos destes conhecimentos não serem compreendidos porque têm por base a memorização e não assimilação. Como tal torna-se importante mudar estes aspectos bem como introduzir uma reciclagem de conhecimentos do condutor.

P17C=P17IC: Na sua opinião, qual o factor de formação mais importante na preparação do condutor para conduzir em segurança.

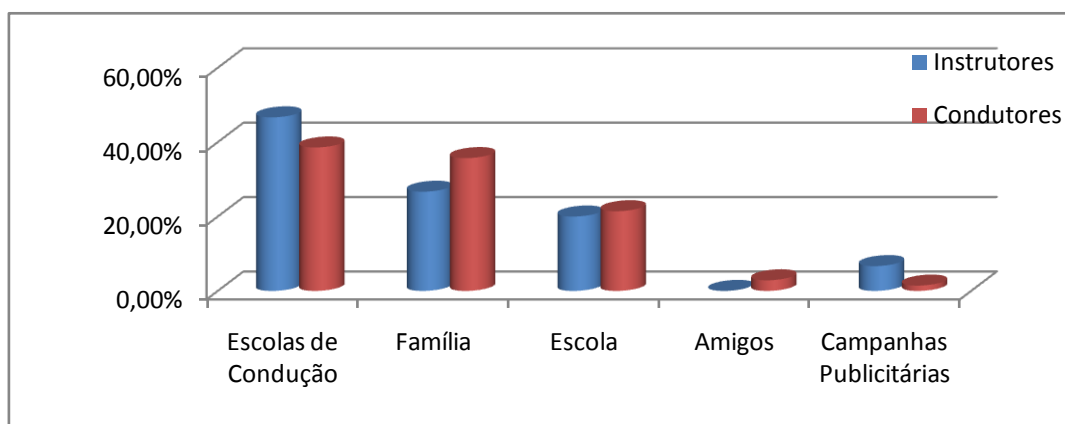


Gráfico 2 – Pergunta 17 Condutores e Instrutores de Condução

Com esta questão pretende-se saber qual o factor que a amostra considera mais importante para incutir no futuro condutor uma mentalidade de uma condução segura. Neste sentido quer os condutores, (38,57%), quer os IC, (46,67%), referem que as EC são o factor mais importante na preparação do condutor para conduzir em segurança. Ambos estão de acordo que o segundo factor mais importante é a família. No entanto, a diferença do primeiro factor para o segundo nos condutores não seja tão notória como nos instrutores.

P18C=P18IC: Na sua opinião, está de acordo em existir uma disciplina de carácter obrigatório e avaliativo, nas escolas de ensino, relacionada com a prevenção rodoviária?

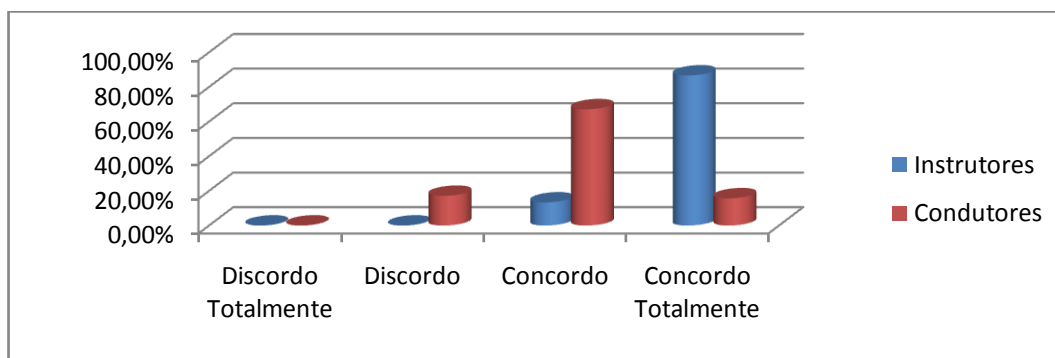


Gráfico 3 – Pergunta 18 Condutores e Instrutores de Condução

Esta questão surge na ideia de que a preparação do condutor não se deve iniciar apenas nas EC. Deve existir uma preparação prévia, antes de o indivíduo se propor como candidato para a obtenção da licença ou título de condução porque os conhecimentos adquiridos como peão são uma mais-valia para quando o mesmo se tornar condutor.

Neste sentido, numa amostra de 100 pessoas, 30 IC e 70 condutores, apenas 17,14% dos condutores é que não estão de acordo com a introdução de uma disciplina com conteúdos de prevenção rodoviária.

P19C=P19IC: Concorda com os conteúdos programáticos do actual modelo de avaliação das Provas de Exame. Estes conhecimentos estão direccionados para uma condução segura?

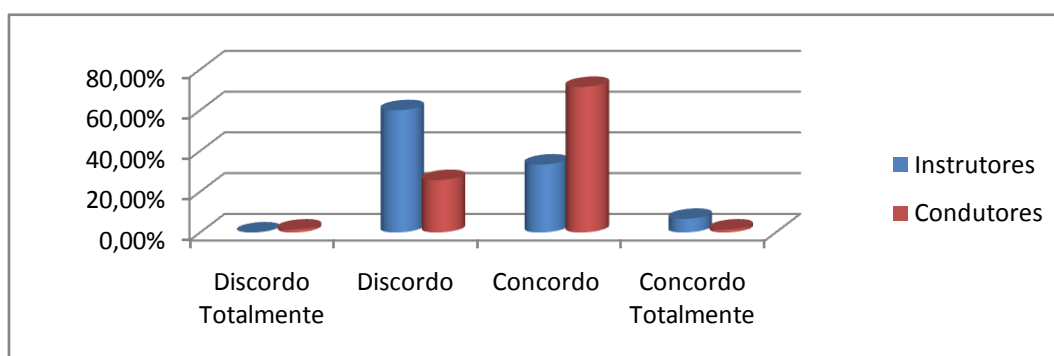


Gráfico 4 – Pergunta 19 Condutores e Instrutores de condução

Esta questão surge, na base das críticas que têm sido feitos aos conteúdos programáticos utilizados para avaliar os candidatos a condutores. O objectivo desta questão é saber se a amostra está de acordo com conteúdos programáticos das Provas de exame utilizados para avaliar os candidatos.

Na perspectiva dos IC a sua maioria, (60%), discorda com este modelo de avaliação enquanto que a maioria dos condutores, (71,43%), concorda com os conteúdos programáticos deste modelo de avaliação.

P19.1C=P19.1IC: Se respondeu negativamente, discordo totalmente ou discordo, qual os temas que deveriam ser abordados numa avaliação e não são?

A nível teórico, a maioria dos IC e dos condutores não apresenta qualquer sugestão. Daqueles que apresentam alguma sugestão o funcionamento do automóvel é aquele que deveria ser mais abordado na avaliação. A nível prático, para os IC a mecânica automóvel e a condução defensiva são os factores a serem incluídos numa avaliação. Já os condutores pensam que deveria existir um exame mais exigente seguido de procedimentos de mecânica como elementos a ter em conta numa avaliação.

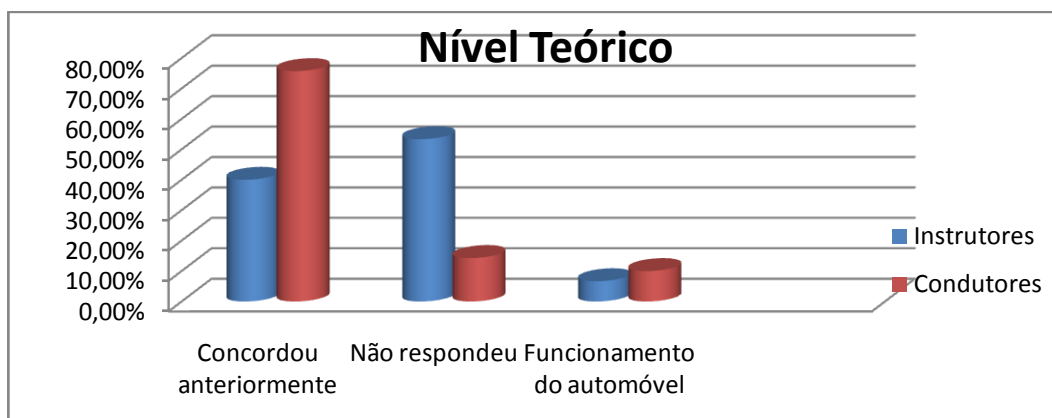


Gráfico 5 – Pergunta 19.1 Condutores e Instrutores de Condução, ao nível teórico.

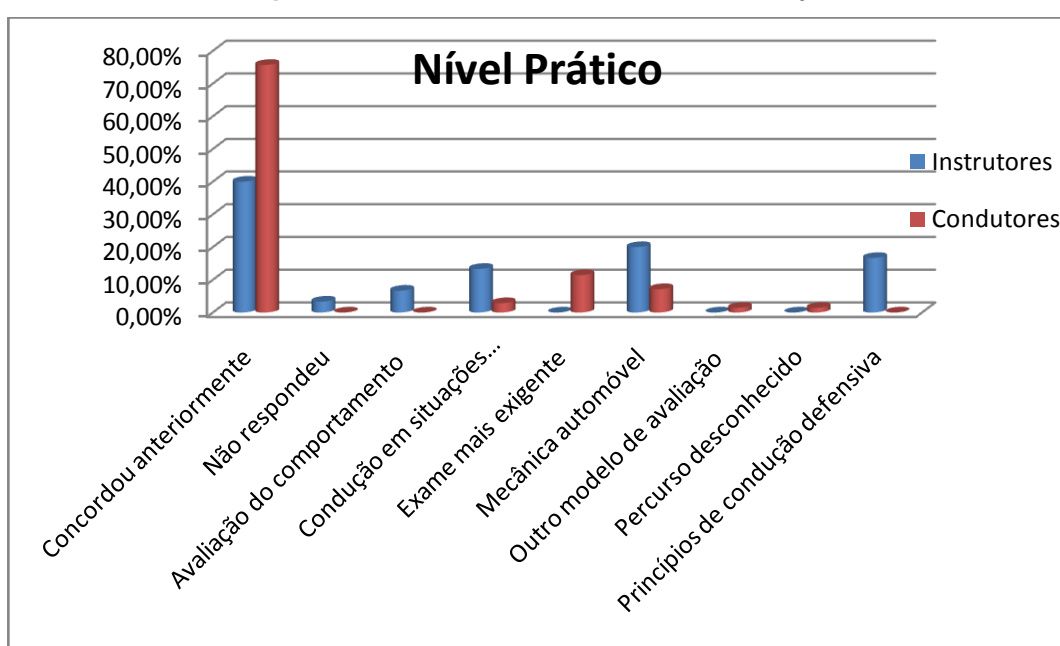


Gráfico 6 - Pergunta 19.1 Condutores e Instrutores de Condução, ao nível Prático.

5.3 Análise às Entrevistas Realizadas

Tendo por base a limitação de páginas, apenas se apresentam as grelhas de análise que tem relevo para a validação ou refutação das hipóteses. As restantes grelhas de análise encontram-se nos Apêndice J correspondente às entidades civis e Apêndice N correspondente às entidades da GNR.

Quadro 1 - Análise dos resultados à pergunta Nº3 do Inquérito por entrevista às entidades Cívicas

Questão Entrevistado	3-Os conteúdos programáticos das provas de exame, teórico e prático, estão orientados para uma condução em segurança?
1	Genericamente os conteúdos estão vocacionados para uma condução segura mas existem algumas lacunas que têm de ser preenchidas
2	Em termos teóricos (...) estão orientados para abordar todos os temas da condução automóvel, incluindo a segurança rodoviária. (...) A prova de aptidão e comportamentos, continuam muito baseadas no Código da Estrada e no domínio do veículo, e pouco na componente comportamental (...)
3	Os conteúdos não estão orientados para uma condução em segurança mas sim para passar nos exames (...) não há ensino da condução reactiva ou defensiva não há uma compreensão daquilo que é o perigo do automóvel e de que é o relacionamento que há na estrada (...)

Visto actualmente a preparação do condutor incidir na sua maioria nas EC, nesta questão conseguiu-se, através da opinião dos entrevistados, analisar se as provas de exame estão orientados para uma condução em segurança. Os entrevistados não estão de acordo, o que denota a resposta dada por eles. O entrevistado 1, apesar de afirmar da existência de lacunas, concorda com os conteúdos programáticos. Já o entrevistado 2 afirma que a prova de exame teórica, de um modo geral, está orientada para uma condução em segurança, embora aponte falhas quanto à prova prática, Prova de Aptidão de Conhecimentos, visto esta não estar direccionada concretamente para uma condução em segurança. Por fim o entrevistado 3 é o mais claro na sua opinião, referindo que os conteúdos programáticos não estão direccionados para uma condução segura, chegando mesmo a afirmar que os conteúdos das provas estão direccionados para ter aproveitamento nos exames.

Quadro 2 - Análise dos resultados à pergunta Nº6 do Inquérito por entrevista às entidades Cívicas

Questão Entrevistado	6-Existe uma relação directa entre a falta de preparação do condutor e a sinistralidade rodoviária?
1	Eu penso que sim, porque apesar de não ser no primeiro ano é nos primeiros anos onde ocorrem mais acidentes.
2	É de facto indissociável a falta de preparação dos condutores e a sinistralidade existente em Portugal.
3	Evidentemente, mas também (...) existem mais relações que são indirectas e que muitas vezes não se pode fazer nada nem mesmo em termos jurídicos porque avaliar ou definir um nexo de causalidade é mais complicado. (...)

Tendo em conta que é nos primeiros anos de experiência que ocorrem mais acidentes, com esta questão pretendeu-se saber até que ponto está relacionada a falta de preparação dos condutores com os resultados da sinistralidade obtidos.

Neste sentido, todos os entrevistados estão de acordo que existe uma relação directa entre a falta de preparação e os resultados obtidos, no entanto, também concordam que estes resultados não são reflexo apenas da falta de preparação mas de uma relação mais abrangente com outros factores.

Quadro 3 - Análise dos resultados à pergunta Nº3 do Inquérito por entrevista às entidades GNR

Questão Entrevistado	3-Na sua opinião esta formação, acções de sensibilização do NES, é importante para desenvolver no futuro condutor uma mentalidade de segurança?
4	Sim, é muito importante, pois prepara essa criança para ser um melhor cidadão quer a conduzir quer nas suas acções diárias;
5	Sim, tudo aquilo que somos no futuro é um reflexo daquilo que nos foi ensinado na juventude e infância e a segurança rodoviária é um exemplo disso.
6	Penso que sim, mas talvez junto dos jovens com idades mais próximas de iniciarem a sua vida de condutores.
7	É importante porque eles actuam essencialmente na prevenção e se pudermos pegar numa criança é incutir uma outra ideia num futuro é provável que essa criança seja menos um futuro “acelera”.
8	Sim sem dúvida porque se desde pequenos, tal como diz o velho ditado de pequenino se torce o pepino, ensinarmos as crianças com estas regras que são coisas normais do dia-a-dia que são para cumprir e não uma obrigação é normal que fixem estes conhecimentos e que quando chegam à idade adulta pelo menos recordam-se desses conhecimentos e os cumprem muito mais facilmente. (...)

Partindo do princípio que é desde muito cedo que se consegue construir uma mentalidade de segurança, como tal, torna-se importante desenvolver acções de sensibilização com carácter de prevenção para crianças. Assim tentou-se averiguar a opinião das entidades da GNR, com responsabilidade na execução e aplicação destas acções de sensibilização, acerca da importância destas acções. De um modo geral todos os entrevistados estão de acordo que estas acções de sensibilização são importantes para o futuro condutor porque, como já foi referido anteriormente, todos os conhecimentos adquiridos como peão e passageiro são uma mais-valia para os condutores. Contudo tem que se ter em atenção que estas acções não podem ser as únicas formas de sensibilização, mas sim uma das formas, porque o processo de formação do indivíduo, como condutor, deve começar desde muito cedo, pois é um longo processo de aprendizagem.

CAPÍTULO 6 – DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Após a apresentação dos resultados torna-se importante analisar os dados obtidos no trabalho de campo. Assim, inicialmente, faz-se a discussão dos questionários e por fim apresenta-se a discussão relativa às entrevistas feitas às entidades civis e às entidades da GNR. Para uma melhor compreensão daquilo que aqui vai ser discutido recomenda-se a leitura dos apêndices E, G e I relativos à apresentação dos resultados dos IC, dos resultados dos condutores, e dos resultados das perguntas comuns a ambos, respectivamente. No apêndice J encontram-se algumas tabelas relativas à utilização do SPSS em perguntas que são comuns aos IC e aos condutores.

6.1 DISCUSSÃO DOS QUESTIONÁRIOS

Os dados obtidos, de um modo geral, confirmam que os condutores, quase na sua totalidade, não possuem qualquer formação relacionada com prevenção rodoviária, enquanto os IC, na sua maioria já possuí, Gráfico I1. Relativamente aos IC, estes dados explicam-se por estas formações estarem relacionadas com a sua actividade profissional. Enquanto para os condutores, são o reflexo, segundo vários estudos realizados, de os condutores portugueses, na sua maioria, considerarem ser bons condutores o que se deve aos elevados valores de autoconfiança e por pensarem que os acidentes são apenas uma tragédia dos outros, e que nunca irá acontecer a eles. Quanto às razões apontadas pelos inquiridos não diferem muito, sendo as razões financeiras e o tempo as mais apontadas por ambos, Gráfico I2. Porém os condutores valorizam ainda como possibilidade, o desconhecimento de entidades que dêem essa formação, Gráfico G2. Os IC alegam a falta de cursos ministrados pelas entidades competentes, Gráfico E2, como factores a ter conta nos motivos que levam ambos os inquiridos a não possuírem cursos nestas áreas.

Os condutores, na sua maioria, já assistiram a alguma campanha de Prevenção Rodoviária, Gráfico G3, realizada em grande parte pelas escolas do ensino básico, Gráfico G4. Nas EC, poucos são os condutores que recebem formação sobre prevenção rodoviária, Gráfico G7. Da análise das respostas dos IC e Condutores verifica-se que

estas campanhas de prevenção assentam nas escolas do ensino básico, em temas relacionados com a sinalização, mas os mesmos não se recordam da frequência com que eram realizadas essas campanhas, Gráficos G5 e G6. Nas EC os temas são mais direccionados sobre a temática da condução defensiva, Gráficos G8 e G9. Devido ao papel das escolas torna-se importante a realização de campanhas de prevenção para criar na criança e no jovem comportamentos de segurança para que no futuro como condutor esteja mentalizado para adopção de comportamentos correctos. É nesta fase que a GNR, através do NES, tem um papel importante, porque grande parte das formações relacionadas com a prevenção rodoviária são dadas pelo NES, com o apoio das Câmaras Municipais. Em geral, as EC realizam poucas campanhas relacionadas com a prevenção rodoviária, Gráfico E3, embora nesta fase seja importante apostar em campanhas de prevenção, uma vez que quando o candidato se prepara para se tornar um condutor deve ter formação global. Assim deve-se apostar em acções de sensibilização, através da visualização de vídeos ou outros meios, apoiando-se em casos reais para incutir neles os efeitos e os riscos associados ao automóvel e desta forma sensibilizar o candidato da responsável tarefa que no futuro vai desempenhar.

Acredita-se que alguns dos princípios da condução defensiva, como a distância de segurança, o respeito pela sinalização, o adequar a velocidade ao tipo de via etc., parecem não ter ainda entrado nas mentes de alguns dos condutores portugueses, por não haver consciencialização dos mesmos. Se por um lado os condutores afirmam que a temática da condução defensiva é pouca abordada, Gráfico I3, por sua vez, os IC afirmam que esta temática é abordada bastantes vezes, senão sempre, Gráfico I3. Com estes dados torna-se necessário saber qual a razão da condução defensiva ser abordada nas EC e não ser adoptada no dia-a-dia pelos condutores portugueses. Apesar destas divergências de opiniões dos condutores e dos instrutores, os condutores afirmam que embora pouco abordada, a condução defensiva é colocada em prática, Gráfico G11.

A maioria dos inquiridos, IC e condutores, estão de acordo relativamente ao número de aulas mínimas obrigatórias, pois concordam serem suficientes para ensinar a conduzir em segurança, Gráfico I4. No entanto há algumas opiniões diferentes que se devem valorizar por terem algum significado. Temos de ter em atenção que para os condutores é preferível, na sua maioria, obter o título de condução mais depressa. Para as EC quantos mais candidatos conseguirem formar em menos tempo melhor, uma vez que existe muita concorrência entre as escolas de condução. Tendo presente a quantidade de IC que são proprietários de EC, nesta amostra, induz-se que o objectivo principal, não seja a qualidade de ensino mas sim o lucro, o que leva muitos candidatos a não cumprir na

íntegra as aulas mínimas obrigatórias, apesar da maioria dos IC considerarem que os programas são cumpridos, Gráfico E9. Dos IC e condutores que não estavam de acordo com o número mínimo de aulas obrigatórias ambos recomendam mais aulas teóricas e práticas, Gráficos I4 a I6.

Tendo em conta as várias críticas feitas as EC, ambos os inquiridos concordam que as EC preparam os candidatos para uma condução segura, Gráfico I7. Apesar de algumas falhas que as EC possuem, as mesmas preocupam-se essencialmente em preparar os candidatos unicamente para ter aproveitamento nos exames, o que é apoiado pela maioria dos condutores e pelos próprios IC, formadores nas EC, Gráfico E20 e G25. Outro aspecto a salientar é o facto dos condutores, na sua maioria, não se sentirem preparados, Gráfico G15, devido à falta de experiência, Gráfico G16, quando obtêm o título de condução, existindo mesmo condutores com título de condução a pedirem para ter mais aulas práticas, Gráfico E14 e E15. Deve-se ter em atenção que o processo de conduzir é longo e vai-se melhorando com a experiência, no entanto, não nos devemos esquecer que é necessário uma boa preparação para se evitarem muitos acidentes, principalmente acidentes graves e consequentemente muitas mortes.

Apesar de se pensar que a preparação do condutor deve ser prévia e consequentemente, não se iniciar apenas nas EC, grande percentagem dos inquiridos consideram estas mesmas como o factor mais importantes, Gráfico I11. Assim apesar da importância das EC na preparação do condutor, verifica-se discrepância de opinião dos IC e condutores. Enquanto os condutores concordam com os modelos de avaliação, os IC discordam do actual de modelo de formação, Gráficos I13. Como alterações, os inquiridos, a nível teórico, sugerem o funcionamento do automóvel, Gráfico I14, e a nível prático, a condução em situações imprevistas, princípios da condução defensiva e a mecânica automóvel. Quanto à condução em situações imprevistas, deve-se ter em atenção o caso da Suécia que cancelou este tipo de condução, numa fase introdutória da condução devido à adopção de certos comportamentos impróprios para a segurança rodoviária. Os condutores e os IC, quanto à criação de uma disciplina de carácter obrigatório e avaliativa relacionada com a preparação do condutor, estão de acordo, no entanto os IC demonstram melhor essa importância com resultados mais afirmativos, Gráfico I12. A preparação não deveria terminar com a aquisição do título de condução, torna-se necessário fazer uma reciclagem de conhecimentos porque ao longo dos anos existem alterações, quer ao nível prático quer ao nível teórico. Os condutores e os IC concordam, na sua maioria, com esta questão, no entanto, existem alguns condutores que discordam desta ideia devido à resistência às mudanças, uma vez que essa introdução provocaria

novos hábitos nos condutores e daí alguns transtornos. Por sua vez os IC concordam com essa reciclagem e apoiam a ideia dessa mesma por trazer novas competências para as EC, Gráfico I17.

Apesar de muitas vezes não ser dado o real valor às campanhas de prevenção que têm como público-alvo os condutores, talvez por não alcançarem os objectivos desejados, as campanhas são um bom meio de transmissão de conhecimentos e de informação, quando bem utilizadas. Neste sentido, a maioria dos condutores está de acordo que as campanhas de prevenção têm êxito, enquanto os IC discordam desta opinião, Gráfico I18. Como razão principal apontada para o seu insucesso é não atingirem emocionalmente os condutores, Gráfico I19. Esta percepção torna-se mais relevante quando se comparam as campanhas de prevenção realizadas em Portugal com outros países europeus. Embora estes dados do êxito representem uma maioria, quando questionados os condutores, apenas uma pequena percentagem se recordava de alguma campanha em concreto, Gráfico I20. Estes dados representam um contra censo porque ao longo do ano existiram várias campanhas, e se tivessem êxito, tocavam emocionalmente e ficavam sempre na memória, Gráfico G28. Como forma de sugestão e sensibilização para além das campanhas de prevenção existem os concursos escolares, que a ENSR contempla e a PRP realiza a algum tempo. Poderia ainda pensar-se com mais atenção num concurso televisivo relacionado com segurança rodoviária destinado aos jovens. Por fim tanto os condutores como os IC afirmam que para se diminuir a sinistralidade deveria-se investir mais nas EC e em punições mais graves Gráfico I21.

6.2 DISCUSSÃO DAS ENTREVISTAS

Após termos inquirido os condutores e IC acerca de vários pormenores da preparação do condutor torna-se importante saber qual a opinião das entidades com responsabilidades na preparação do condutor acerca de certos aspectos relacionados com os mesmos.

Neste sentido quando se questiona se o candidato que frequenta o Curso de Formação de Candidatos a Condutor deveria já ter conhecimentos precedentes ao nível da prevenção rodoviária e quais os conhecimentos que deveriam ser obrigatórios Quadro K1, os entrevistados são unânimes em afirmar que deveriam existir conhecimentos precedentes como também a escola ser um bom meio de fornecer essa formação. No entanto estas opiniões não são uniformes relativamente aos conhecimentos obrigatórios.

Assim os entrevistados referem como conhecimentos obrigatórios, incutir valores e conhecimentos de uma cultura de segurança e criar civismo nas relações sociais que se estabelecem no ambiente rodoviário bem como pugnar por uma mobilidade sustentável. Aqui não é muito perceptível se é reconhecida a importância de iniciar desde muito cedo a aplicação de conhecimentos na criança sobre a prevenção rodoviária. Assim questiona-se porquê, actualmente, não existe uma disciplina de carácter obrigatória e avaliativa.

Para além desta lacuna, pretendeu-se saber se existem outras na preparação dos condutores. Na opinião dos entrevistados, a nível das escolas de Ensino, Quadro K2, a percepção do risco e a introdução sistemática do automóvel são apontadas como as principais falhas da preparação do condutor. No entanto, um dos entrevistados, 2, refere que não existem falhas porque considera que a preparação enquanto futuro condutor só se deve iniciar nas EC.

O indivíduo quando chega à EC como candidato ao curso de formação de condutores deveria ter já apreendido certos conhecimentos porque esta fase recai sobre o domínio do veículo. É na EC que o candidato tem de apreender e reter certos conceitos essenciais para uma condução segura. Um desses conceitos é o da condução defensiva que muitas das vezes é pouco abordado na teoria e na prática, sem se saber quais as razões, Quadro K4. Os entrevistados desconhecem as razões, embora um dos entrevistados, entrevistado 3, refira como provável, a razão económica. Conceitos como a distância de segurança, saber adequar a velocidade ao tipo de via e às suas condições, uma utilização correcta da sinalização luminosa, saber antecipar ou prever o comportamento de outros condutores ou outros utentes da via, bem como, o respeito e a boa educação, entre outros, são comportamentos que devem ser mais bem interiorizados pelos futuros condutores, devendo ser explorados pelas EC uma vez que não parecem estar associados a grandes custos. Para isso não basta apenas dizer que existem, é necessário mostrar a sua importância e os seus efeitos/benefícios.

As campanhas de prevenção têm sido alvo de críticas por parte de várias entidades, daí questionarem-se os entrevistados sobre a eficácia das campanhas no combate à sinistralidade e quais as suas deficiências., Quadro K5. Enquanto os entrevistados 1 e 2 concordam com os resultados obtidos pelas campanhas, o entrevistado 3 tem uma opinião divergente dos outros dois ao afirmar que as campanhas de sensibilização não produzem qualquer efeito nas pessoas. O entrevistado 1 não aponta nenhuma deficiência dessas campanhas, o que não quer dizer com isto que essas deficiências não existam, até porque ele refere que as campanhas estão inseridas numa área muito abrangente e complexa, de difícil explicação por não ter os conhecimentos necessários. Quanto ao

entrevistado 2 aponta como deficiências principais a falta de meios para uma maior aplicação. É claro que, não se pode esquecer que a PRP até há pouco tempo existia em exclusividade na formulação de campanhas rodoviárias. Por último, o entrevistado 3 apresenta como falhas o facto de as campanhas serem generalistas e não abordarem comportamentos específicos da condução, isto é, não são objectivas porque não chocam e como tal não causam o efeito desejado.

Desta análise aceita-se que será devido a este tipo de lacunas na preparação do condutor que se poderá dizer que existe uma relação directa entre a falta de preparação e a sinistralidade rodoviária, Quadro K6. De acordo com os entrevistados, todos concordam que existe uma relação directa entre a falta de preparação do condutor com os resultados da sinistralidade rodoviária, bem como que existem outros factores, quer directos ou indirectos, que contribuem também para a sinistralidade rodoviária.

Por último e relativamente às entrevistas realizadas às entidades da GNR, pode-se afirmar que o NES têm um papel importante nas várias acções de sensibilização sobre educação rodoviária que realiza nas escolas, principalmente nas do Ensino Básico.

Assim, e de um modo em geral, pode afirmar-se que as acções do NES, relativamente à prevenção rodoviária, incidem em acções de sensibilização teóricas e práticas, operações de sensibilização, concursos etc. Quanto aos conteúdos abordados, os mesmos incidem essencialmente na sinalização tal como a criança se comportar no ambiente rodoviário, como peão e passageiro, Quadro O1. Este papel do NES tem relevância segundo os entrevistados, uma vez que todos concordam com a preocupação destas acções de incutir uma mentalidade para o preparar como futuro condutor para uma condução em segurança, Quadro O2. Pois como já se referiu anteriormente, a preparação deve começar desde muito cedo e os conhecimentos apreendidos, como peão e passageiro, devem ser aplicáveis ao condutor, para este ficar com uma melhor percepção daquilo que é estar dos dois lados, do lado do condutor e do lado do peão.

Outra preocupação do NES, que deriva do cuidado de incutir uma mentalidade para a preparação do condutor para uma condução em segurança, passa por modificar certos comportamentos incorrectos adoptados. Estas acções são importantes porque, e segundo os entrevistados, permitem desenvolver, desde muito cedo, na criança boas práticas de segurança rodoviária, uma vez que as crianças são um bom meio de sensibilização para os pais. Por fim pensa-se que se esses conhecimentos forem bem assimilados vão servir no futuro para adopção de comportamentos correctos, quer para o condutor quer para o peão, e também para a transmissão de conhecimentos para gerações futuras, Quadro O3.

CAPÍTULO 7 – CONCLUSÕES

Fazendo uma aglutinação daquilo que foi abordado anteriormente, elabora-se de seguida uma súmula conclusiva, necessária para tecer algumas recomendações. Estas materializam aquilo que é importante reter acerca das particularidades a considerar na preparação do condutor para uma condução em segurança.

Tendo presente que o trabalho é de carácter exploratório, não se pode extrapolar os resultados à população. Numa conjugação do enquadramento teórico com os resultados pode-se afirmar que a formação está praticamente centrada nas EC, elemento importante mas não único. Neste sentido, convém salientar que ao nível das escolas de ensino a educação rodoviária é quase inexistente, estando esta dependente, em muito, dos professores e da iniciativa da GNR, através do NES. Estas acções de sensibilização do NES centram-se, na sua maioria, no ensino do comportamento a adoptar no meio rodoviário como peão, passageiro e condutor de veículo de duas rodas. Por vezes existe uma relação de cooperação com as crianças para uma maior sensibilização dos adultos, daí estas acções criarem nas crianças comportamentos que servem para o futuro.

Segundo a opinião geral dos inquiridos, os condutores não possuem qualquer tipo de formação relacionada com a prevenção rodoviária e as EC são o elemento que consideram mais importante na preparação do condutor, contudo ambos estão de acordo com a criação de uma disciplina com conteúdos de prevenção rodoviária de carácter obrigatório e contínuo e com várias fases: peão, passageiro, condutor de veículo de duas rodas sem motor, e condutor de veículos motorizados. Para além disso, enquanto os condutores concordam com os resultados obtidos pelas campanhas de prevenção, os IC não são da mesma opinião. Ao nível das EC, o ensino de um modo geral está direccionado para a aprovação nos exames talvez por os mesmos serem pouco rigorosos e exigentes. Isto faz com que a assimilação dos conhecimentos seja temporária e o ensino seja unicamente aquilo que vai ser avaliado no exame. Quanto aos conteúdos de avaliação, a nível teórico, deveria-se incidir mais sobre o funcionamento automóvel, e a nível prático deveria-se reforçar a importância da condução defensiva que apesar de abordada nas aulas não são aplicados no dia-a-dia, embora os condutores referiram que põem em prática esses conhecimentos. Por último tanto os condutores como os IC referem como forma de reduzir a sinistralidade o investimento mais acrescido nas EC.

7.1 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES

H1: *As escolas de condução são o factor mais importante na preparação do condutor para conduzir em segurança.* Esta hipótese é validada porque a maioria dos IC e os condutores concordam que as EC são o factor mais importante na preparação do condutor.

H2: *Os conteúdos programáticos dos exames das provas de condução estão directamente orientados para uma condução em segurança é importante para a preparação do condutor.* Nesta hipótese não se pode concluir quanto à sua verificação, porque enquanto os condutores e o entrevistado 1 validam esta hipótese, os IC e os entrevistados 2 e 3 refutam esta mesma. Há a referir que apesar do entrevistado 1 validar refere a existência de algumas lacunas.

H3: *A criação de uma disciplina, de carácter obrigatório e avaliativo, nas Escolas com conteúdos de prevenção e educação rodoviária.* Esta hipótese é validada porque ambos os inquiridos, IC e condutores, apoiam a criação desta disciplina nas Escolas.

H4: *Existe uma relação directa entre a falta de preparação do condutor e a sinistralidade rodoviária.* Esta hipótese é validada porque os todos entrevistados das entidades civis concordam com a existência de uma relação, embora refiram que para além da falta de preparação do condutor existem outros factores que contribuem também para a sinistralidade rodoviária.

H5: *A GNR, através do NES, contribuiu na preparação do condutor para uma condução em segurança.* Esta hipótese é também validada porque os entrevistados responsáveis pelos NES da GNR referem a importância deste núcleo na contribuição de comportamentos seguros para o futuro condutor.

7.2 RECOMENDAÇÕES FINAIS

Apesar dos bons resultados que Portugal tem vindo a apresentar, existem ainda muitas lacunas, nomeadamente, ao nível da preparação do condutor. Assim no que diz respeito às recomendações, o autor destaca:

- A criação de uma disciplina com conteúdos de educação rodoviária com carácter autónomo, contínua, obrigatório e que seja avaliativa.

- Papel mais interventivo da GNR na educação rodoviária, através da existência de mais acções de sensibilização e de esclarecimento.
- Maior fiscalização por parte da GNR e do IMTT às escolas de condução, relativamente à formação que é dada.
- Reforçar a temática da condução defensivas nas EC, nomeadamente na prática.
- Maior exigência dos exames de condução.
- Inclusão de procedimentos básicos de mecânica como forma avaliativa.
- Reciclagem de conhecimentos ao nível teórico e ao nível prático dos condutores.
- Campanhas de prevenção mais apelativas baseadas em exemplos reais.

7.3 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO

Na realização deste Trabalho de Investigação Aplicado, o autor deparou-se com algumas limitações, constituindo exemplos em primeiro a falta de conhecimentos técnicos relacionados com o trabalho, mais concretamente métodos e técnicas científicas, por outro lado na dificuldade na obtenção das entrevistas com as entidades civis. A restrição às quarenta páginas, limite imposto para um tema tão vasto, impede fazer-se uma abordagem aos vários conceitos relacionados. Assim através da capacidade de síntese tenta-se esclarecer o tema o mais possível. Esta restrição leva a que certos conceitos e resultados sejam remetidos para os apêndices, ou mesmo não incluídos, tais como os *outputs do SPSS*.

7.4 PROPOSTAS PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES

Dado que este tema é bastante vasto, apesar da investigação efectuada, existem áreas que podem ser mais aprofundadas numa investigação futura, com dados actualizados, para uma melhor percepção acerca deste assunto e problema. Assim e tendo presente as lacunas que existem ao nível da preparação do condutor, como propostas para futuras investigações nesta área destacam-se:

- As coimas como efeito dissuasor de contra ordenações e crimes
- A presença física dos militares da GNR como meio dissuasor de contra ordenações e crimes.
- Análise dos Resultados da Sinistralidade Rodoviária com a introdução da ENSR.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

METODOLOGIA CIENTÍFICA:

Academia Militar (2008). *Orientações para redacção de trabalhos*, Academia Militar, Lisboa.

Carmo, H., & FERREIRA, M. M, (1998), *Metodologia da Investigação - Guia para Auto-Aprendizagem*. Lisboa: Universidade Aberta.

Fortin, M. F. (2003). *O Processo de Investigação – Da concepção à Realização* (3ª ed.). Loures: Lusociência.

Guerra, I.(2006). *Pesquisa Qualitativa e Análise – Sentidos e formas de uso* (1ªEd). Estoril. Principia Editora

Hill, M., & HILL, A. (2002). *Investigação por Questionário*. Lisboa: Edições Sílabo.

Quivy, R., & Campenhoudt, L. (2008) *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (5ª ed.). Lisboa: Grávida

Sarmiento, M. (2008). *Guia Prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.

LIVROS:

Bento, C. (2000). Educação Rodoviária: O Papel da Escola. In J., Precioso, F., Viseu, L., Dourado, M., Vilaça, R., Henriques, T., Lacerda (Orgs.), *Educação para a Saúde* (2ª ed.). Braga: Dept. de Metodologia da Educação Universidade do Minho.

Pinto, C. (2006). *Autorepresentação e heterorepresentação dos condutores de veículos automóveis ligeiros: contributo para a compreensão da guerra civil rodoviária em Portugal*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Reto, L., & Sá, J. (2003). *Porque nos matamos na Estrada... e como evitar: um estudo sobre o comportamento dos condutores*. Lisboa: Editorial Notícias

.

TESES E OUTROS TRABALHOS:

Evaristo, T., Oliveira, I., Vaz, E., Sales, F., Carvalho, I., Nunes, L., Parente, L. (2007). *Cidadania e Segurança*. Ministério da Educação Direcção - Geral de Inovação e de Desenvolvimento Curricular.

Gomes, R. (2005). *Educação Rodoviária: segurança e promoção da saúde como estratégias de uma cidadania consciente*, Saúde e o grande público Mestrado Curso de Especialização Complementar (MCEC). Observatório de Segurança Rodoviária.

Nogueira, E. (2008). *A Comunicação Interna na GNR como Pilar de Sustentação Organizacional*, Trabalho de Investigação Aplicada. Lisboa: Academia Militar.

Oliveira, P. (2007). *Os Factores Potenciadores da Sinistralidade Rodoviária – Análise aos factores que estão na base da sinistralidade*.

Silva, E. (2008). *Sinistralidade Rodoviária: O Factor Humano – Caracterização de grupos de risco*, Dissertação Final da Licenciatura Em Ciências Policiais. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

REVISTAS E ARTIGOS:

Fão, J. (2008). A Segurança Rodoviária na Europa - Harmonizar Conceitos, Principios e Estratégias. Acedido em 4 de Fevereiro, 2009, em http://www.jorgefao.com.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=54:a-seguranca-rodoviaria-na-europa&catid=36:artigos&Itemid=55

FITSA, (2008). *El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención*. Acedido em 16 de Janeiro, 2009, em https://espacioseguero.com/fundacionfitsa0/admin/_fitsa/archivos/publicaciones/0000047/Costes_accidentes.pdf

Frasquilho, M. (2008). *Conferência Interparlamentar de Lisboa. Uma Política Europeia para a Segurança Rodoviária*. Acedido em 19 de Janeiro, 2009, em http://www.parlamento.pt/sites/COM/XLEG/9COPTCposRAR/SCSRposRAR/Documents/Pres_COPTC_Dep_Miguel_Frasquilho.pdf

Gil, H. (2006,). El peligro está en la ignorância. *Revista Tráfico y Seguridad Vial*, (178). Acedido em 15 Janeiro, 2009, em <http://www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num178-2006-ignorancia.pdf> .

Leal, A. (2006) Estudo Estatístico sobre as Causas da Sinistralidade Rodoviária com Vitimas Mortais. *Revista da Guarda Nacional Republicana Pela Lei e Pela Grei* (70), 36-46.

Montoro, L. (2008). *El factor humano está presente al menos en el 70 por ciento de los accidentes de tráfico. Primera conferencia del Ciclo de conferencias. Movilidad Responsable. Valores en movimiento*. Acedido em 6 de Janeiro, 2009, em http://www.abertis.com/es/sp/noticies.php?ln=0¬icia_id=2050&ano=2008&mes=6&idiotema=1

Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., Jarawan, E., Mathers, C. (2004). *World on road traffic injury prevention*. Genebra: World Health Organization. Acedido em 8 de Janeiro, 2009, em <http://whqlibdoc.who.int/publications/2004/9241562609.pdf>

Queiró, L. (2008). *Uma Política Europeia para a Segurança Rodoviária – Harmonização de Conceitos e Princípios para a Segurança Rodoviária na Europa*. Acedido em 10 de Fevereiro, 2009, em http://www.parlamento.pt/sites/COM/XLEG/9COPTCposRAR/SCSRposRAR/Documents/Dep_PE_Luis_Queiro_PT.pdf

ROSE 25, (2005), *Inventory and compiling of an European Good Practice Guide on Road Safety Education targeted at Young People- Country Report*. Acedido em 12 de Fevereiro, 2009, em http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_portugal_en.pdf.

SUPREME, (2007). *Melhores Práticas de Segurança Rodoviária. Manual de Medidas Nacional*. Acedido em 4 de Fevereiro, 2009, em http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_pt.pdf

LEGISLAÇÃO:

Lei nº 63/ 2007 de 6 de Novembro - Lei Orgânica da GNR

Lei nº 31/ 2007 de 10 de Agosto – Grandes Opções Plano 2008

Decreto-Lei 77/2007 de 29 Março - Orgânica da ANSR

Decreto-Lei nº 209/2002 de 17 de Outubro – Desenhos curriculares dos 1.º, 2.º e 3.º ciclos do ensino básico, bem como a carga horária semanal dos 2º e 3º ciclos.

Decreto - Lei 86/98 de 3 de Abril – Regime Jurídico do Ensino da Condução.

Portaria nº 1450/2008 de 16 de Dezembro - Estabelece a organização interna das unidades territoriais, especializadas, de representação e de intervenção e reserva da Guarda Nacional Republicana

Portaria nº 536/2005 de 22 de Junho - Regulamento das Provas de Exame de Condução
Resolução do conselho de Ministros nº 44/2007 de 19 de Março – Opções Fundamentais da Reforma das Forças de Segurança.

Despacho 25650/2006 de 19 de Dezembro – Regulamento do Programa Escola Segura

Despacho nº 17692/ 2005 de 18 de Agosto 2ª Série – Numero mínimo, redução e dispensa de lições do curso de candidatos à condutores.

SÍTIOS DA INTERNET

<http://www.abertis.com/es>

<http://www.ansr.pt>

<http://www.dgt.es>

<http://www.erso.eu>

http://europa.eu/index_pt.htm

<http://www.fundacionfitsa.org/>

<http://www.gnr.pt>

<http://www.imtt.pt>

<http://www.ine.pt>

OUTROS DOCUMENTOS:

AXA, (2009). *AXA barómetro de prevenção rodoviária 2009*. Acedido em 19 de Fevereiro, 2009, em <http://www.axa.pt/prevencao-rodoviaria/estudo-axa-barometro-prevencao-rodoviaria.html>

ENSR, (2008). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*. Acedido em 12 de Janeiro, 2009, em <http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=220>

ERSO, (2008). *Annual Statistics Report 2008*. Acedido em 22 de Janeiro, 2009, em <http://www.erso.eu/safetynet/fixed/WP1/2008/SafetyNet%20Annual%20Statistical%20Report%202008.pdf>

NES, (2008). *Documentos Gentilmente Cedidos pelo Núcleo Escola Segura*

Observatório de Segurança Rodoviária (2008). *Sinistralidade rodoviária ano de 2007*. Acedido em 12 de Janeiro, 2009, em <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=5aq96Shi5S8%3d&tabid=103&mid=722>

RASI, (2007). *Relatório Anual de Segurança Interna*. Gabinete Coordenador de Segurança. Acedido em 3 de Fevereiro, 2009, em http://www.mai.gov.pt/data/documentos/%7B76D3C32A-9691-4456-AF6B-3F6B4EEA4392%7D_RASI2007_Versao-Parlamento.pdf

Relatório de Análise do Estudo do INDEG/ISCTE Sobre as Campanhas de Prevenção Rodoviária e o seu Impacto (2002). Documento gentilmente cedido pela ANSR.

APÊNDICES

APÊNDICE A : ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A ENSR surge como substituição ao PNPR, embora actualmente se encontre apenas numa fase de discussão pública. Este PNPR aprovado em 2003 tinha como objectivos principais a redução em 50% do número de vítimas mortais e feridos graves, bem como a redução em 60% de determinados grupos da população, nomeadamente peões, utentes de duas rodas a motor e utentes vítimas dentro das localidades até 2010 em relação à média do triénio de 1998 a 2000 (ENSR, 2008).

Visto alguns dos seus objectivos terem sido atingidos antes do período estipulado, 2010, de acordo com a Lei nº 31/2007, de 10 de Agosto, Grandes Opções do plano para 2008 no âmbito da Segurança Rodoviária, a ANSR e com o acompanhamento da direcção científica do Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE) elaboraram a ENSR. Esta ENSR está dividida em duas partes. A primeira parte, em termos gerais, consiste na definição da ENSR. Nesta parte para além da definição são anunciados objectivos estratégicos para os períodos de 2008-2015 e 2008-2011, a metodologia adoptada na concepção da ENSR, bem como as entidades com responsabilidade e organização na sua elaboração, quer através da estrutura técnica, estrutura de pilotagem ou como os grupos consultivos. No final desta parte abordam-se como se deve processar e implementar a ENSR, bem como os benefícios sócio-económicos esperados. ENSR (2008). A segunda parte consiste no desenvolvimento da ENSR, é onde estão presentes os objectivos operacionais, bem como as acções chave a realizar pelas entidades responsáveis e prazos para a sua implementação (ENSR, 2008). Na elaboração da ENSR, anotaram-se factores prioritários que devem merecer uma especial atenção no desenvolvimento da ENSR. Eles são o controlo da velocidade, a condução sob o efeito do álcool e substâncias psicotrópicas, a formação e as condições de acesso ao título de condução bem como a avaliação dos condutores, a formação e a educação para a segurança do ambiente rodoviário, o socorro às vítimas, a auditoria às vias e por último a fiscalização da segurança do parque automóvel. Para além disto não podemos esquecer os acidentes que ocorrem dentro das localidades, e os acidentes com utentes de veículos duas rodas (ENSR, 2008).

A ENSR estabeleceu vários objectivos ambiciosos mas exequíveis, assumidos como um desafio nacional. Assim o objectivo qualitativo é colocar Portugal entre os 10 países da U.E. com mais baixa sinistralidade rodoviária, medida em mortos a 30 dias por milhão de

habitantes. Para melhor controlo da aplicação das medidas da ENSR decidiu-se dividir em dois períodos, 2008-2011 e 2012-2015. Porém o objectivo quantitativo para 2011 é colocar Portugal em 78 mortos por milhão de habitantes. Isto traduz-se numa redução de cerca de 14,3% (base de 2006). Para 2015 o objectivo passa por colocar essa taxa em 62 mortos por milhão de habitantes, redução de 31,9% (base de 2006) (ENSR, 2008).

É através destes objectivos e de uma análise aos grupos de risco: condutores de veículos de duas rodas a motor; condutores de automóveis ligeiros; peões; circulação dentro das localidades; condução sob o efeito de álcool e substâncias psicotrópicas, e aos factores de risco: velocidade; dispositivos de segurança; socorro às vítimas; infra-estruturas e veículos, que se emanaram os 10 objectivos estratégicos que contêm indicadores de resultados, tais como a redução em 32% no número de mortes para os peões no período de 2008-2015. Destes objectivos estratégicos surgiram 24 objectivos operacionais com indicadores de cumprimento, isto é, com prazos para implementação. Por sua vez destes objectivos operacionais resultaram acções chave para cada um desses objectivos. Estas acções chave contêm indicadores de actividade e de resultados para o período de 2008-2011³¹ (ENSR, 2008).

Com a implementação desta ENSR espera-se para além do benefício social a redução do número de mortes e um aumento nos benefícios económicos, uma vez que como, já foi referido, para cada vítima mortal na U.E. está definido um valor padrão situado entre 1 milhão e 1,5 milhões de euros. Esperamos que esta ENSR consiga atingir os seus objectivos, o que para isso tem que ser possível encarar esta situação como um desafio nacional, de todos nós (ENSR, 2008).

³¹ Ver anexo Z.

APÊNDICE B : CAMPANHAS DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA

É necessário salientar que neste artigo apenas se faz referência às campanhas de prevenção que têm como público-alvo os condutores, excluindo-se, deste modo, as outras campanhas de prevenção, nomeadamente as elaboradas pelo NES, visto que para estas ainda não existem estudos acerca da sua avaliação.

As campanhas de prevenção são um meio para alterar comportamentos de risco que podem assentar em três tipos de objectivos: acções de convencimento, através das campanhas de comunicação, acções de constrangimento, através da regulamentação e por fim acções de controlo através da fiscalização e penalização Reto e Sá (2003). Nesta abordagem apenas se destacam as acções de convencimentos, onde estão incluídas as campanhas de prevenção rodoviária. Através desta abordagem o objectivo do autor é salientar o modo como são elaboradas e, através da análise de vários dados estatísticos, saber os resultados obtidos por elas. Assim, sabendo que esta área da comunicação é muito complexa e, não tendo conhecimentos específicos neste âmbito, apenas se faz alusão a algumas características.

Neste sentido, na elaboração das campanhas de prevenção, de um modo geral, o ponto de partida consiste na análise dos resultados da sinistralidade rodoviária. Este procedimento não se verifica em certas épocas do ano, por exemplo, no Verão, no Natal, na Páscoa etc., por existirem campanhas de prevenção específicas. Actualmente, o Ministério da Administração Interna (MAI), após a análise dos resultados da sinistralidade, define o tema da campanha bem como o seu público-alvo, dependendo dos objectivos a atingir em determinada altura do ano e dos resultados obtidos na análise das estatísticas. Após isso, é lançado um concurso público onde são estabelecidas as condições do concurso e das campanhas. O MAI delega na ANSR a supervisão das condições deste concurso bem como a escolha do vencedor, através da nomeação de um júri. Para este concurso podem concorrer várias instituições, quer com fins lucrativos ou sem fins lucrativos, isto porque até há cerca de dois anos, antes da extinção da Direcção Geral de Viação (DGV), a DGV detinha um acordo, em regime de exclusividade com a PRP, relativamente à elaboração das campanhas de prevenção. Com a criação da ANSR ³²acabou esta exclusividade levando a que a PRP concorra em pé de igualdade com as outras associações ou empresas concorrentes.

Relativamente às campanhas elaboradas em Portugal são feitas muitas críticas, uma vez que estas não são objectivas e as mais eficazes, por não causarem qualquer efeito no público-alvo. Alguns autores pensam que o melhor efeito que as campanhas podem

³² A ANSR foi criada pelo decreto-lei nº 77/2007 de 29 de Março

causar, é o medo ou o choque, levando as pessoas a identificarem-se com aqueles tipos de comportamentos. Há ainda quem defenda que se incluirmos bebés, crianças ou jovens o impacto é muito maior porque é nestas faixas etárias que existe um “factor emocional adicional que reforça a mensagem que nelas pretende ser transmitida” Oliveira (2007, p. 11). Tendo presente estes princípios e comparando as campanhas nacionais com a de alguns países europeus nota-se uma diferença substancial na forma como são apresentadas. Esta diferença reside no facto das campanhas portuguesas registarem falhas no modo como pretende atingir emocionalmente as pessoas. Por exemplo, a campanha “Mortes na estrada – Vamos travar este drama” alerta para o facto do excesso de velocidade ser uma das principais causas de morte nos acidentes, embora apareçam apenas umas pessoas a chorar, a representar a família. Não se verificam imagens fortes ou chocantes que levem as pessoas a interiorizar essas imagens e a pensarem na adopção de certos comportamentos. Para além disso, esta campanha não mostra comportamentos específicos, por exemplo, este tipo de campanha apenas elucida o resultado final que é a morte mas não mostra o processo todo que originou essa mesma morte, que foi o excesso de velocidade. Esta campanha poderia basear-se em casos reais, que acontecem no nosso dia-a-dia, recorrendo a imagens mais fortes para consciencializar as pessoas para os efeitos causados pelos inúmeros factores que contribuem para a ocorrência de acidentes. No entanto deve-se ter atenção, pois 5 existe quem defenda que as pessoas ao verem estas imagens não alteram o seu comportamento devido ao que foi referido anteriormente, aos elevados níveis de auto-confiança.

Após esta breve referência de alguns pontos menos conseguidos pelas campanhas torna-se essencial perceber a sua avaliação³³ junto do seu público, através de estudos já feitos. Assim e tendo por base, o único relatório disponível na ANSR³⁴ sobre as campanhas de prevenção e o seu impacto, o mesmo refere que 77% dos inquiridos lembra-se de pelo menos uma campanha de prevenção rodoviária. Nesta percentagem também está incluída a memória de reportagens televisivas sobre acidentes de viação e práticas de condução perigosas. Sobre os conteúdos específicos das campanhas os inquiridos referem na sua maioria lembrar-se mais das reportagens televisivas, do que a das campanhas propriamente ditas, pois a do “paraplégico” é aquela que se recordavam

³³ A avaliação das campanhas é factor difícil de medir porque por uma pessoa recordar-se de uma campanha não quer com isto dizer que modifique os seus comportamentos. (bebe confort 2007) /

³⁴ Relatório de Análise do Estudo do INDEG/ISCTE sobre as campanhas de prevenção rodoviária e o seu impacto de Junho de 2002

mais, 14%.³⁵. Ainda segundo este estudo a televisão é o melhor meio para as pessoas se lembrarem de uma campanha 90%. Noutro estudo realizado em 2003 e tendo por base uma amostra representativa também refere que 77% dos inquiridos lembra-se de pelo menos uma campanha, mas apenas 45% sabiam referenciar conteúdos específicos de campanhas, que mais um vez na sua maioria incidiam sobre reportagens jornalísticas. Aqui também privilegiam a televisão como o melhor meio para as pessoas recordarem uma campanha. (Reto e Sá, 2003).

Em suma, apesar de muitas pessoas terem na memória algumas campanhas, no entanto quando se pergunta quais os conteúdos em concreto, muitas não conseguem referir e enunciam as reportagens jornalísticas como campanhas. Esta interpretação vem mais uma vez reforçar a ideia que é preciso apostar em campanhas baseadas em experiências reais, que acontecem no dia-a-dia, para melhor atingir emocionalmente as pessoas e assim provocar nelas uma mudança de comportamento.

³⁵ Aparece um paraplégico numa cadeira de rodas, vítima de um acidente de viação, apertar com dificuldade os botões de uma camisa.

APÊNDICE C : CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA

Após descrever a amostra, referida no capítulo 4, torna-se importante fazer uma breve caracterização da mesma que foi escolhida para participar na realização deste trabalho.

Assim, como já referido anteriormente, a nossa amostra, para aplicação dos questionários, é constituída por 30 IC e 70 condutores. Relativamente às entrevistas, a amostra é constituída por três entrevistados de várias entidades civis, o entrevistado 1 do IMTT, o entrevistado 2 da PRP e o entrevistado 3 da ACA-M.

A maioria dos IC tem idades compreendidas entre os 31 e 40 anos, sendo o mais novo com 27 anos e o mais velho com 58 anos de idade, Gráfico C1. Quanto ao género é na sua maioria do género masculino (93,33%), Gráfico C2. 70% dos IC, possuem o 12º ano como habilitações literárias, Gráfico C3. Relativamente a área da EC o concelho de Lisboa é aquele que apresenta um maior número, Gráfico C4. Quanto aos anos de experiência, a maioria possui 12 anos de experiência, Gráfico C5. Por último a maioria dos IC não são proprietários de uma EC com 70% dos casos, Gráfico C6.

De seguida apresentam-se alguns dos gráficos que confirmam estes dados acerca da caracterização dos IC.

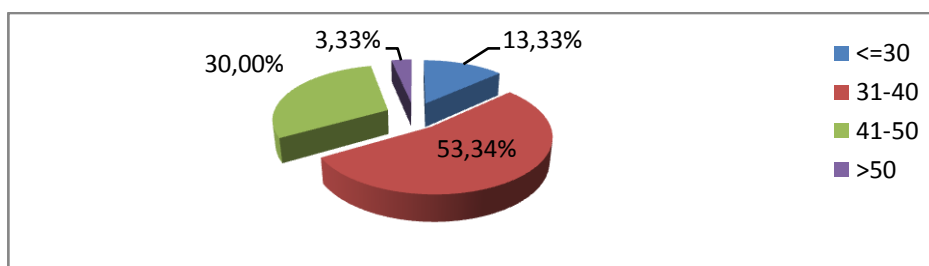


Gráfico C 1 - Idade dos Instrutores de Condução

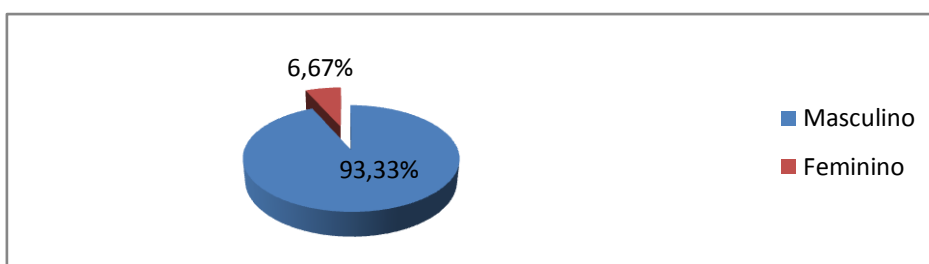


Gráfico C 2 - Género dos Instrutores de Condução

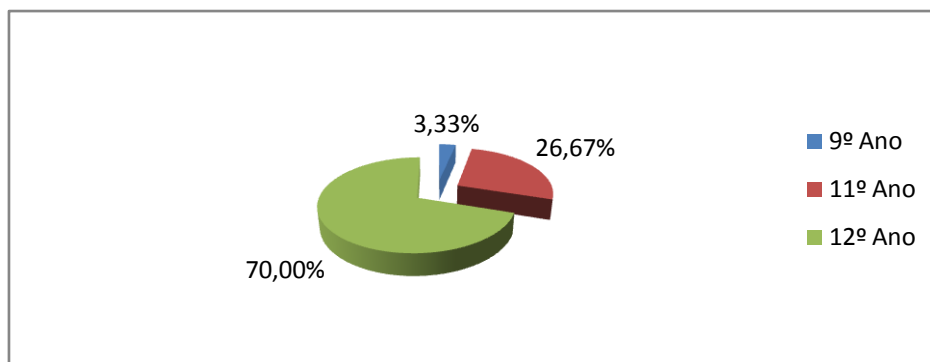


Gráfico C 3 - Habilitações Literárias Instrutores de Condução

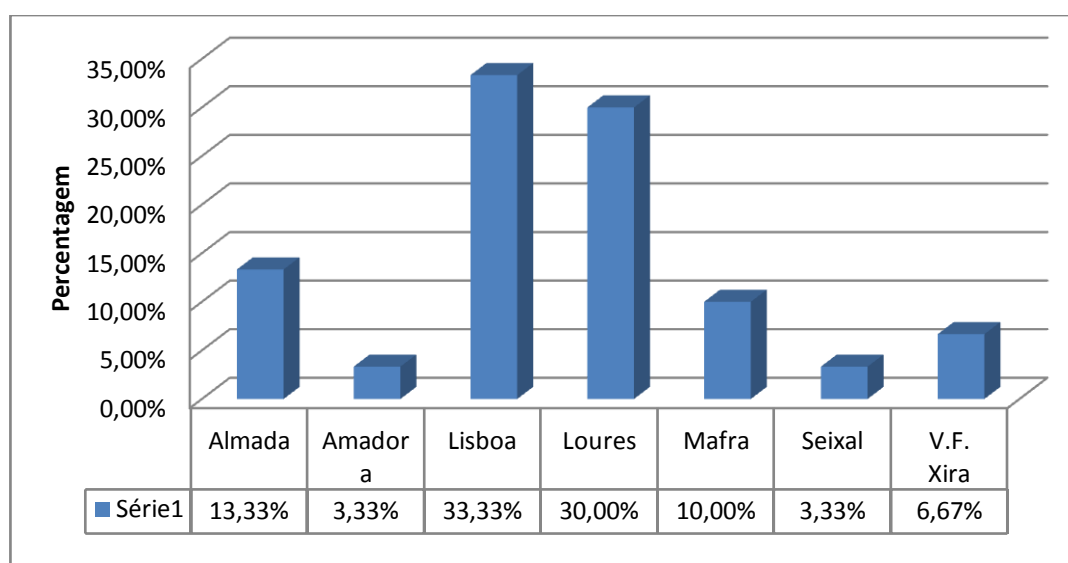


Gráfico C 4 - Concelho das EC dos Instrutores de Condução

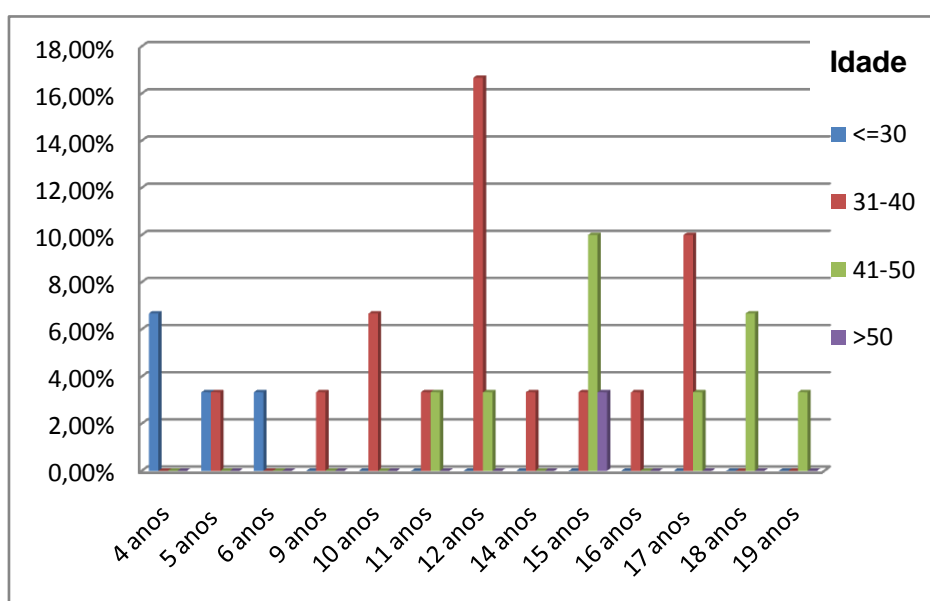


Gráfico C 5 - Anos de Experiência como Instrutor de Condução

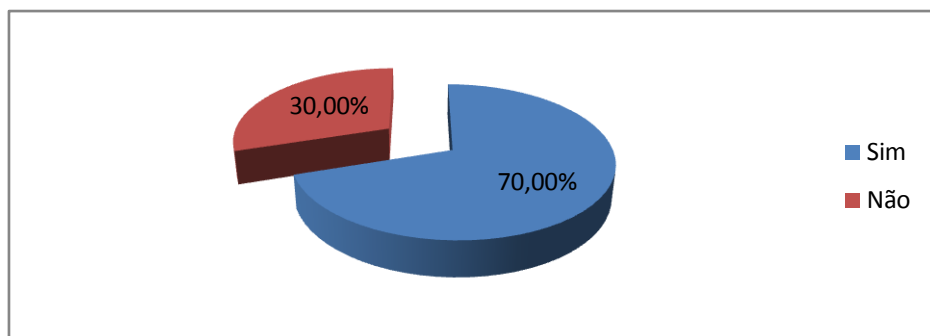


Gráfico C 6 - Proprietário de Escola de Condução

Quanto à amostra relativa aos condutores é caracterizada por na sua maioria ser representada por indivíduos com idades compreendidas entre os 26 e os 30 anos, com 37,14% dos casos. A idade do mais novo é de 18 anos enquanto o mais velho possui 62 anos Gráfico C7. Quanto ao género é na sua maioria masculino com 68,57%, Gráfico C8. Relativamente às habilitações literárias os condutores caracterizam-se na sua maioria por possuírem uma licenciatura 34,29% ou por frequentarem o ensino superior 28,57%, Gráfico C9. A área da sua EC, na sua maioria, é o Concelho da Área Metropolitana de Lisboa, com o concelho de Lisboa com maior representatividade, Gráfico C10.. Quanto aos anos de experiência como condutor, a sua maioria centra-se no intervalo dos 6 aos 10 anos de experiência, Gráfico C11. De seguida apresentam-se os gráficos relativos a caracterização dos condutores.

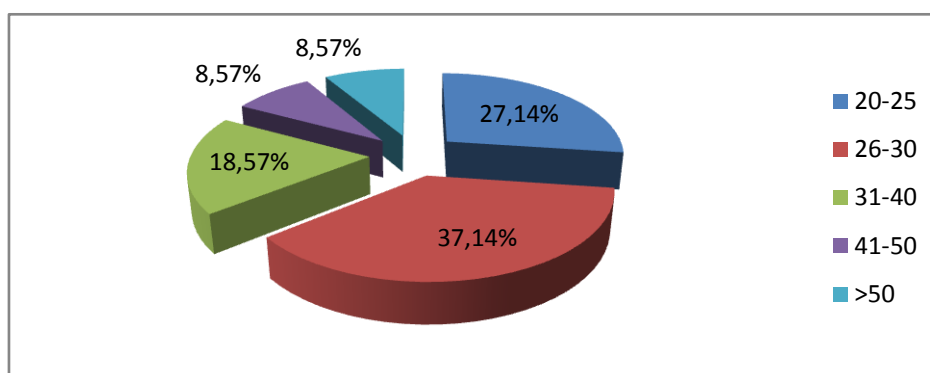


Gráfico C 7 – Idade dos Condutores

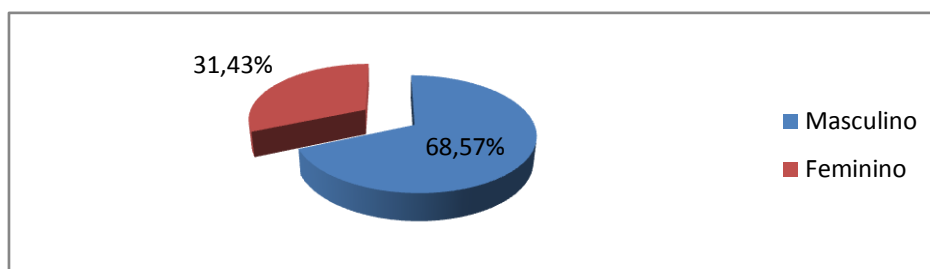


Gráfico C 8- Género dos Condutores

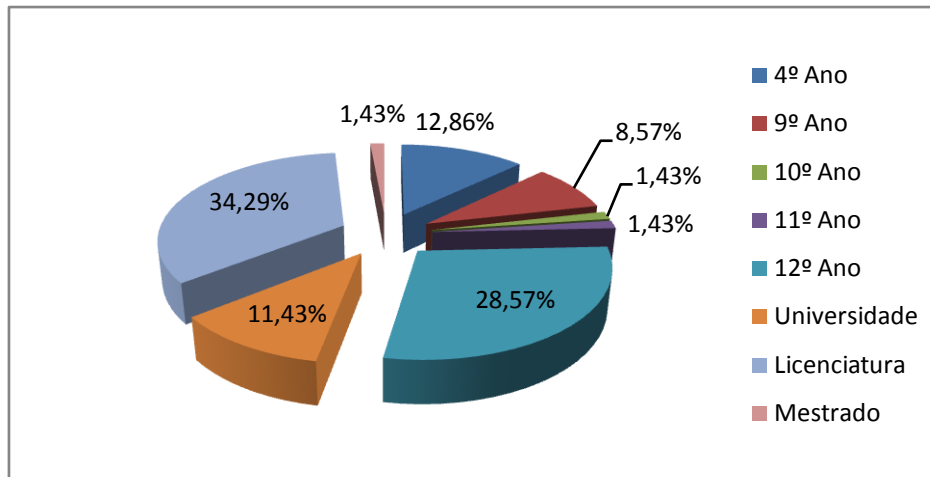


Gráfico C 9 - Habilitações Literárias Condutores

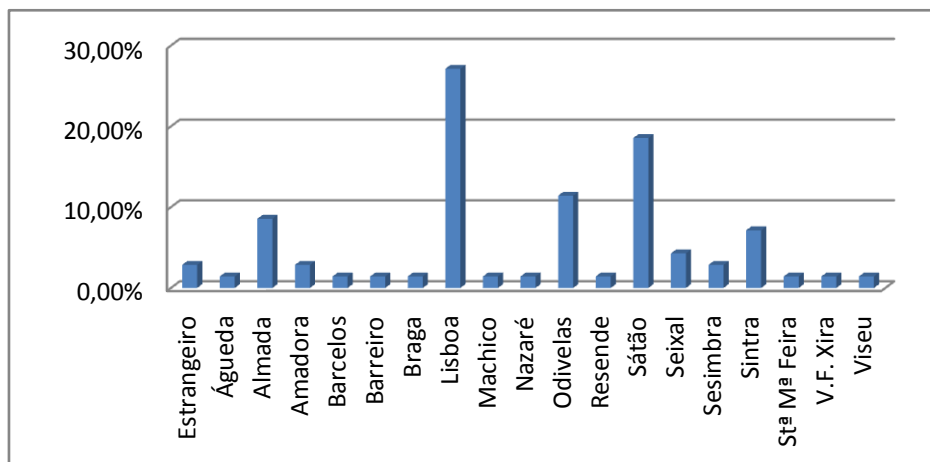


Gráfico C 10- Concelho Escola Condução Condutores

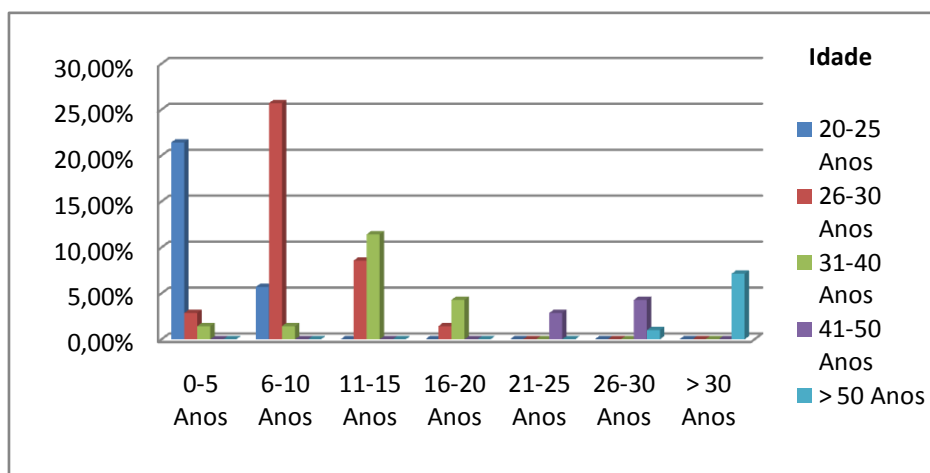


Gráfico C 11- Anos de Experiência Condutores

Relativamente à amostra das entrevistas, os entrevistados caracterizam-se em dois grupos. O primeiro refere-se às entidades civis entrevistadas e o segundo às entidades da GNR. Para uma melhor caracterização da amostra elaboraram-se os Quadros C1 e C2.

Quadro C 1 – Entidades Cíveis Entrevistadas

	Nome	Entidade	Função
1	Prof. Jorge Silva	IMTT	Vogal do Conselho de Administração
2	Paulo Fonseca	PRP	Coordenador do Departamento de formação
3	Prof. Manuel João Ramos	ACA-M	Presidente da ACA-M

Quadro C 2 - Entidades da GNR Entrevistadas

Entrevistado	Função	Posto	Área
4	Cmdt Destacamento	Capitão	DTer V. F. Xira
5	Cmdt Destacamento	Tenente	DTer Torres Vedras
6	Cmdt Destacamento	Tenente	D Ter Alenquer
7	Cmdt Destacamento	Tenente	DTer Mafra
8	Responsável pela equipa do NES de Sintra	2º Sargento	DTer Sintra

APÊNDICE D : APRESENTAÇÃO DO QUESTIONÁRIO DOS INSTRUTORES DE CONDUÇÃO



ACADEMIA MILITAR
DIRECÇÃO DE ENSINO

TPO GNR/INF – 2008/2009

INQUÉRITO POR QUESTIONÁRIO INSTRUTORES DE CONDUÇÃO

INTRODUÇÃO

O presente Questionário insere-se no âmbito do **Trabalho de Investigação Aplicada** necessário para a conclusão do Mestrado em Ciências Militares – Ramo GNR Infantaria, subordinado ao tema “**A Sinistralidade Rodoviária – Drama ou fatalidade - Estratégias de Combate.**” Tem como **objectivo** determinar se “A preparação dos condutores está orientada para uma condução segura?.” Os dados a recolher serão anónimos e sujeitos a tratamento estatístico.

INSTRUÇÕES

Para responder ao Questionário, deverá assinalar com uma cruz (X) a resposta com que mais se identifica. POR FAVOR responda a todas as questões colocadas. Pretende-se que responda às seguintes questões tendo somente em consideração os conhecimentos que dispõe. Todas as respostas são estritamente confidenciais, não se pretendendo qualquer tipo de identificação pessoal.

OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO.

Hugo Campos

Asp. GNR/INF

Caracterização do Inquirido

1. Idade: _____
2. Género: Masculino ☐ Feminino ☐
3. Habilitações Literárias: _____
4. Concelho da sua Escola de condução _____
5. Anos de Experiência como instrutor(a): _____
6. É proprietário(a) de uma escola de condução?
Sim ☐ Não ☐
7. Possui alguma formação complementar relacionada com a prevenção rodoviária?
Sim ☐ Não ☐

7.1. Se respondeu não na pergunta anterior qual o motivo?

- A Escola de Condução não proporcionar condições ☐
- Disponibilidade Financeira ☐
- Disponibilidade de Tempo ☐
- Não ver Utilidade do Tema ☐
- Não ser obrigatória ☐
- A Não existência de cursos/estágios ministrados pelas entidades competentes ☐
- Outra: ☐

8. A escola onde trabalha já realizou alguma campanha com o tema da prevenção rodoviária?

Sim ☐ Não ☐

8.1. Se respondeu sim, quantas vezes?

Uma vez	Duas vezes	Três vezes	Quatro ou mais	Não sabe

9. Com que frequência aborda o tema da Prevenção Rodoviária?

Nunca	Poucas vezes	Bastantes vezes	Sempre

10. Com que frequência aborda a temática da condução defensiva nas suas aulas?

Nunca	Poucas vezes	Bastantes vezes	Sempre

11. Na sua opinião, o nº de aulas mínimas obrigatórias, 28 aulas teóricas e 32 práticas, é suficiente para ensinar a conduzir em segurança?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

11.1. Se discorda totalmente ou discorda, indique o nº de horas mínimas obrigatórias necessárias?

Teoria ☐ (horas)? _____

Prática ☐ (horas)? _____

12. Na sua opinião os programas das escolas de condução são cumpridos na íntegra?

Sim ☐

Não ☐

13. Na sua opinião os programas das Escolas de Condução estão orientados para conduzir em segurança?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

14. Na sua opinião, as Escolas de condução preparam os candidatos para uma condução segura?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

15. Concorda com o actual modelo de formação (aulas teóricas e aulas práticas)

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

15.1. Se respondeu negativamente, discordo totalmente e discordo, na questão anterior, o que gostava de ver alterado?

Teoria ☐ _____
 Prática ☐ _____

16. É comum condutores encartados pedirem para ter mais aulas práticas de condução?

Sim ☐ Não ☐

16.1. Se respondeu sim, qual é a média de anos que esses condutores já possuem carta?

1 - 5 Anos	6 -10 Anos	11 - 15 Anos	Mais 15 anos	Não sabe

17. Na sua opinião, qual o factor da formação mais importante na preparação do condutor para conduzir em segurança. Ordene por ordem de importância, utilizando uma escala de 1 a 5, em que o um (1) é o **Mais Importante** e o cinco (5) é o **Menos importante**

Escolas de Condução ☐
 Família ☐
 Escola ☐
 Amigos ☐
 Campanhas publicitárias ☐

18. Na sua opinião acha importante existir uma disciplina de carácter obrigatório, nas escolas, relacionada com a prevenção rodoviária?

Nada Importante	Pouco Importante	Importante	Muito Importante

19. Concorda com os conteúdos programáticos do actual modelo de avaliação das Provas de Exame, teórica e prática, se estão direccionados para uma condução segura?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

19.1. Se respondeu negativamente, discordo totalmente e discordo, quais os temas que deveriam ser abordados numa avaliação e não são?

Teoria ☐ _____

Prática ☐ _____

20. Na sua opinião as Escolas de condução preparam-nos para ter aproveitamento nos exames?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

21. Na sua opinião o condutor deveria ser alvo de uma actualização de conhecimentos, ao nível prático e teórico?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

22. Na sua opinião as campanhas de sensibilização de Prevenção rodoviária têm êxito?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

22.1. Se respondeu negativamente (Discordo Totalmente e Discordo) na questão anterior, para si, qual é a razão?

Não atingem emocionalmente o condutor ☐

Não são objectivas ☐

Não são pedagógicas ☐

Os condutores não a compreendem devido ☐

À sua formação

Outra ☐

27. Recorda-se de alguma campanha de sensibilização de prevenção rodoviária?
Sim ☐ Qual? _____
Não ☐

28. Para diminuir a sinistralidade, onde acha que se deveria investir mais?

Legislação	<input type="checkbox"/>
Ensino da condução	<input type="checkbox"/>
Campanhas de sensibilização	<input type="checkbox"/>
Punições mais graves	<input type="checkbox"/>
Escolas do ensino Normal	<input type="checkbox"/>
Outra	<input type="checkbox"/>

Obrigado pela sua colaboração.

Hugo Campos.

APÊNDICE E : RESULTADOS DO QUESTIONÁRIO AOS INSTRUTORES DE CONDUÇÃO

Nota: Para uma melhor compreensão dos resultados, cada pergunta tem um gráfico associado. Como tal atribuiu-se uma designação a cada pergunta. Por exemplo P7 IC corresponde à pergunta 7 do questionário aplicado aos Instrutores de Condução.

P7 IC “ Possui alguma formação complementar relacionada com a Prevenção Rodoviárias”

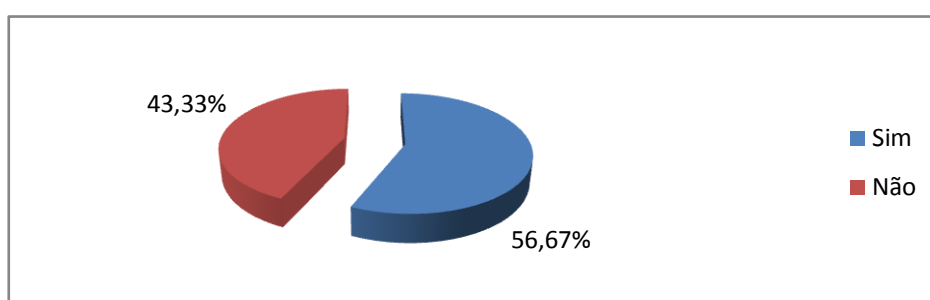


Gráfico E 1- Pergunta 7 dos Instrutores de Condução

P7.1 IC “ Se respondeu não na questão anterior qual o motivo?”

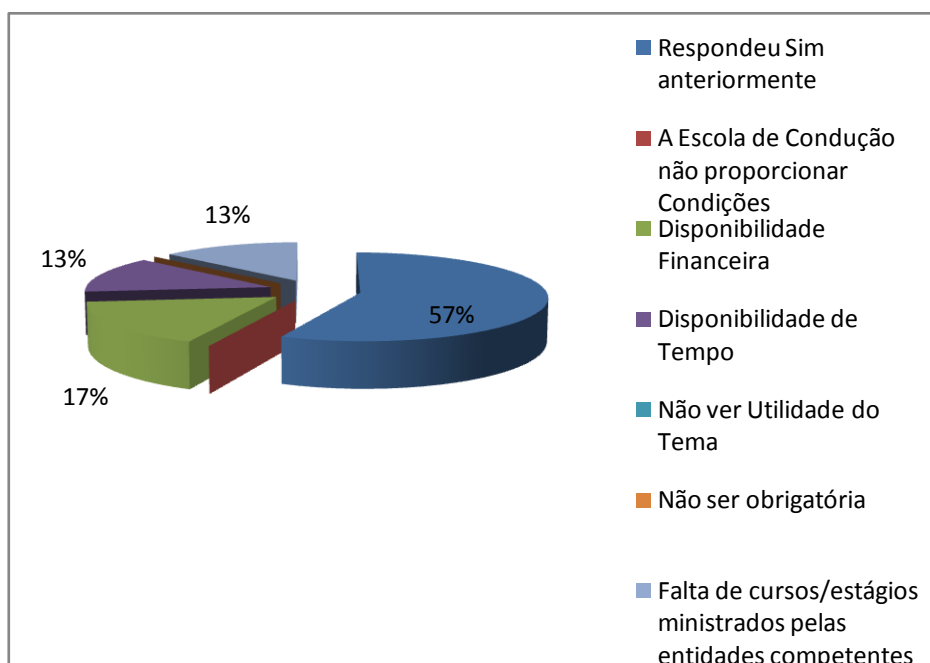


Gráfico E 2- Pergunta 7.1 dos Instrutores de Condução

P8 IC “A escola onde trabalha já realizou alguma campanha com o tema da prevenção rodoviária?”

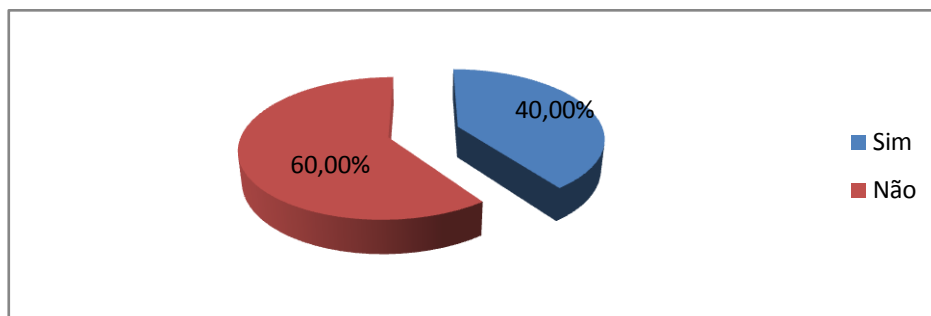


Gráfico E 3- Pergunta 8 dos Instrutores de Condução

P8.1 IC “ Se respondeu sim, quantas vezes?”

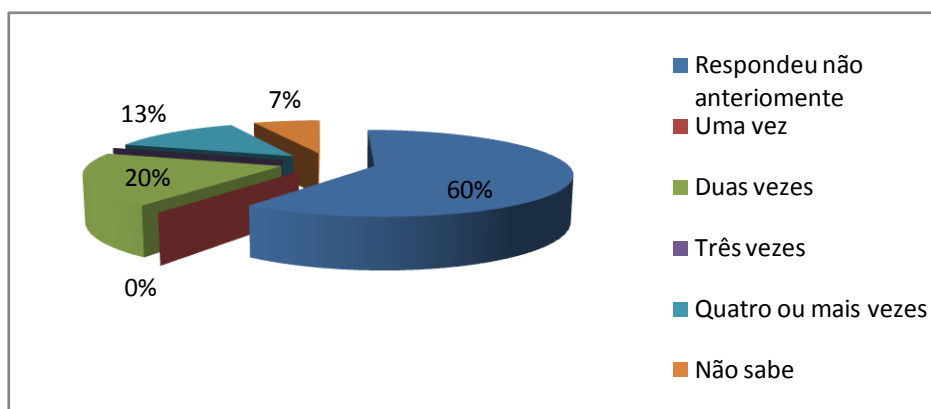


Gráfico E 4 - Pergunta 8.1 dos Instrutores de Condução

P9 IC “Com que frequência aborda o tema da Prevenção Rodoviária?”

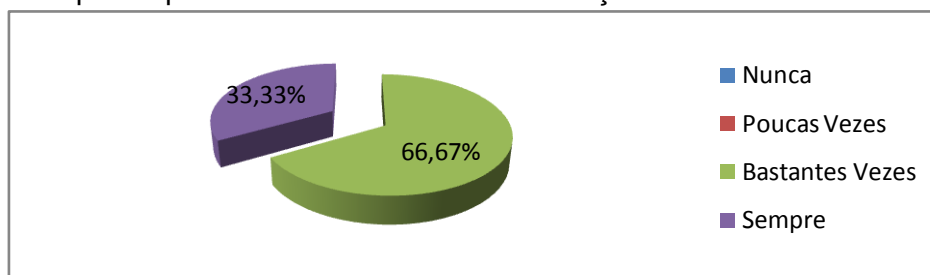


Gráfico E 5 - Pergunta 9 dos Instrutores de Condução

P10 IC “Com que frequência aborda a temática da condução defensiva nas suas aulas?”

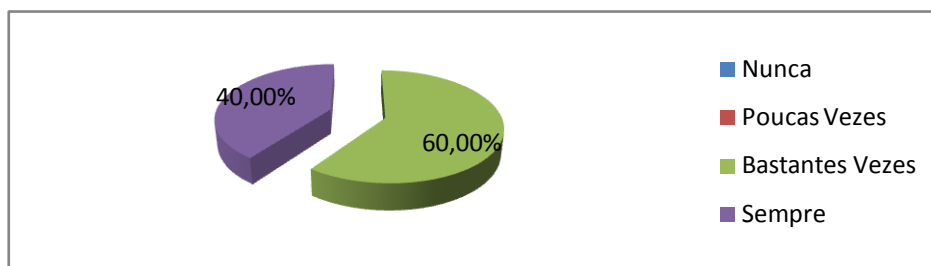


Gráfico E 6 - Pergunta 10 dos Instrutores de Condução

P11 IC “Na sua opinião, o nº de aulas mínimas obrigatórias, 28 aulas teóricas e 32 práticas, é suficiente para ensinar a conduzir em segurança?”

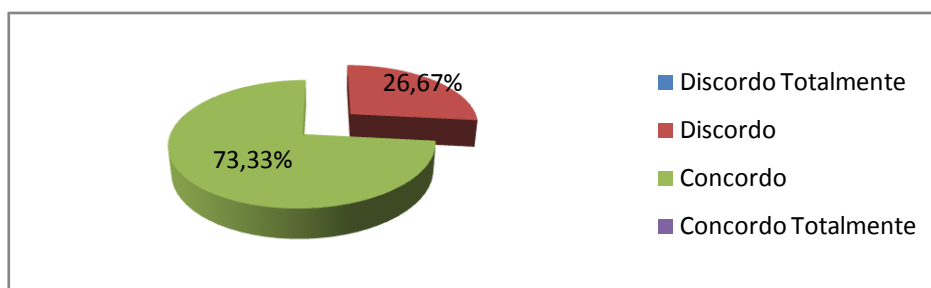


Gráfico E 7 - Pergunta 11 dos Instrutores de Condução

P11.1 IC “Se discorda totalmente ou discorda, indique o nº de horas mínimas necessárias?”

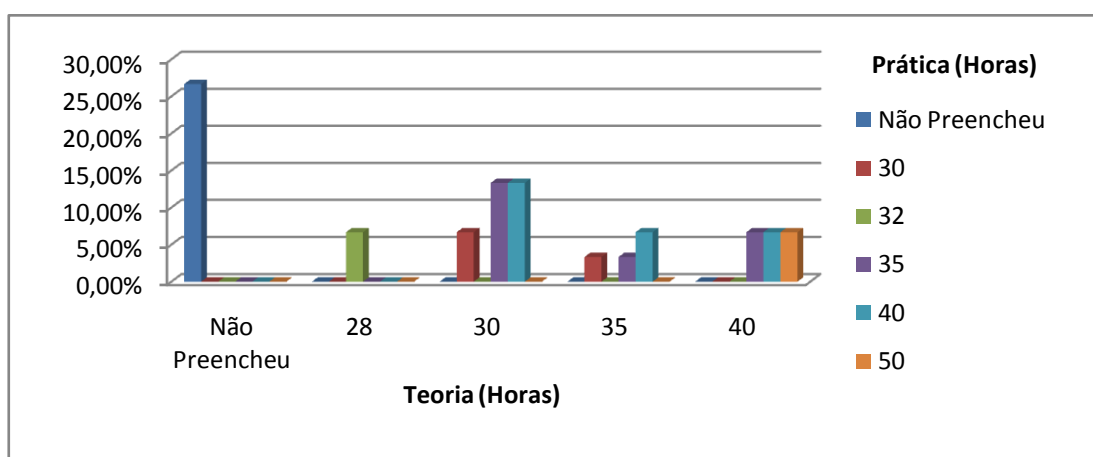


Gráfico E 8 - Pergunta 11.1 dos Instrutores de Condução

P12 IC “Na sua opinião os programas das EC são cumpridos na íntegra?”

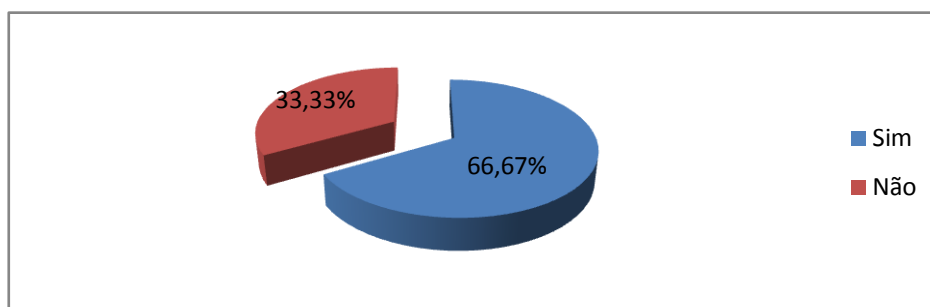


Gráfico E 9 - Pergunta 12 dos Instrutores de Condução

P13 IC “Na sua opinião os programas das EC estão orientados para conduzir em segurança?”

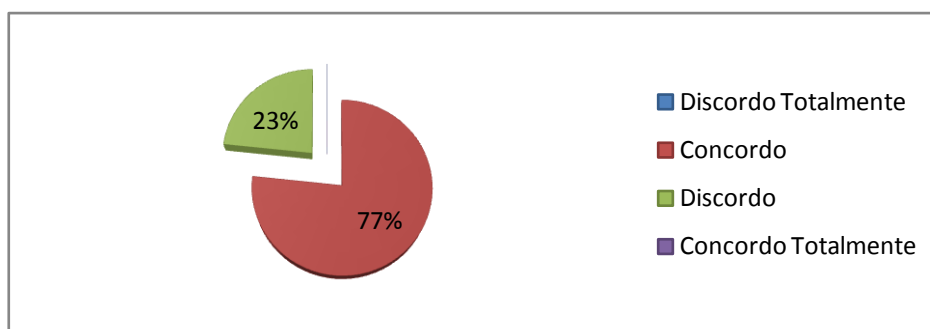


Gráfico E 10 - Pergunta 13 dos Instrutores de Condução

P14 IC “Na sua opinião, as EC preparam os candidatos para uma condução segura?”

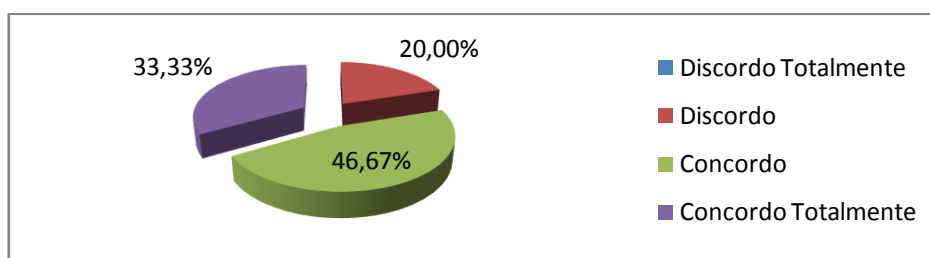


Gráfico E 11 - Pergunta 14 dos Instrutores de Condução

P15 IC “Concorda com o actual modelo de formação (aulas teóricas e aulas práticas?)”

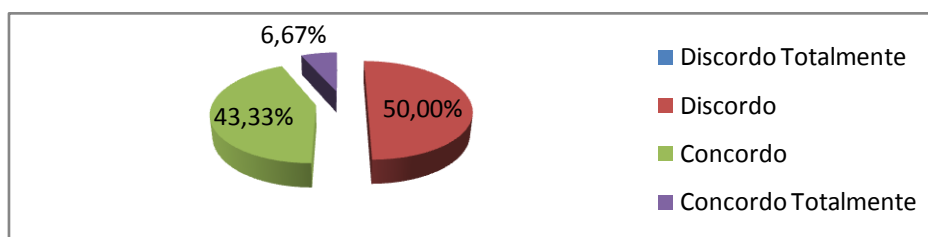


Gráfico E 12 - Pergunta 15 dos Instrutores de Condução

P15.1 IC “Se respondeu negativamente, discordo totalmente ou discordo, na questão anterior, o que gostava de ver alterado?”

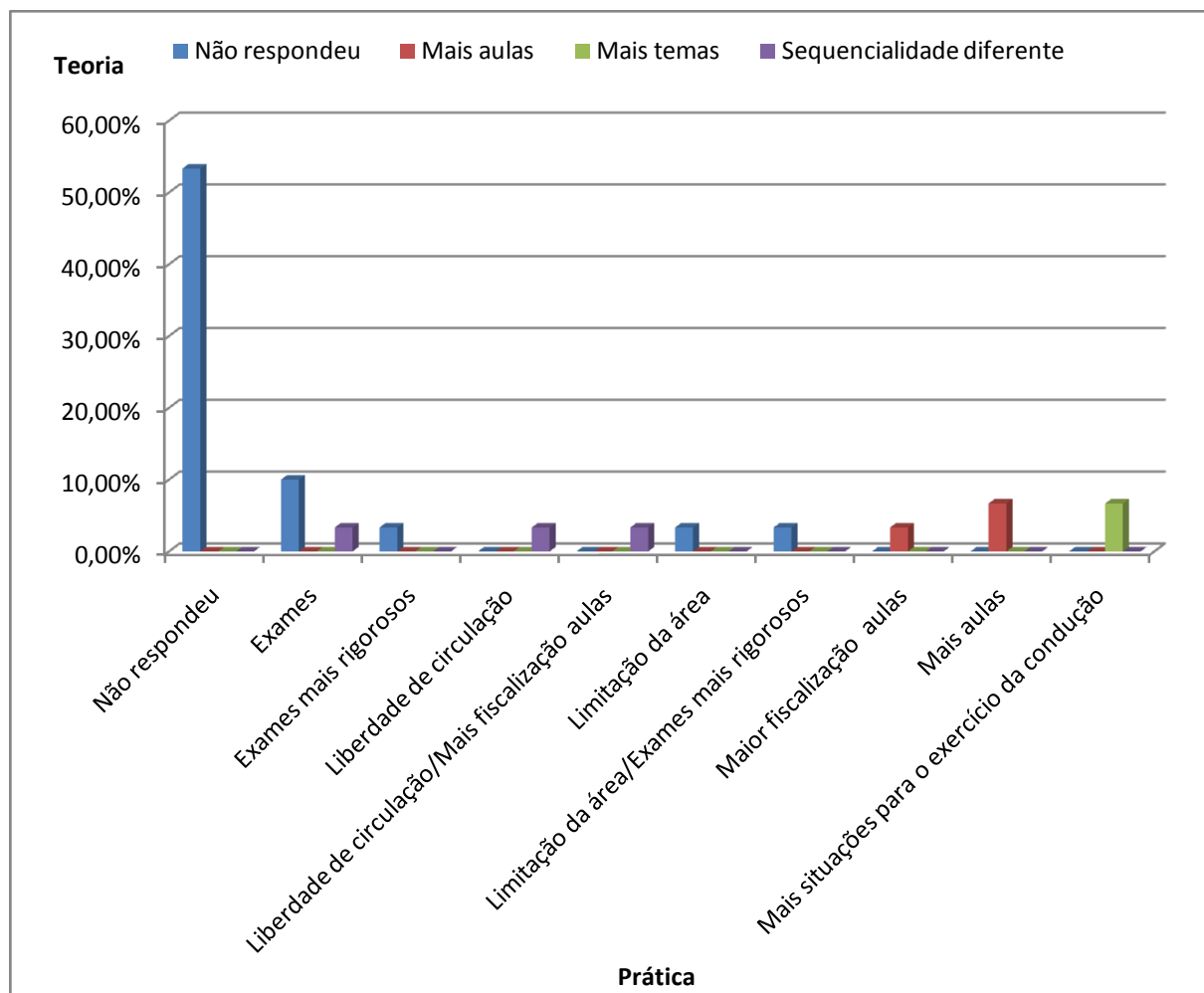


Gráfico E 13 - Pergunta 15.1 dos Instrutores de Condução

P16 IC “É comuns condutores encartados pedirem para ter mais aulas práticas de condução?”

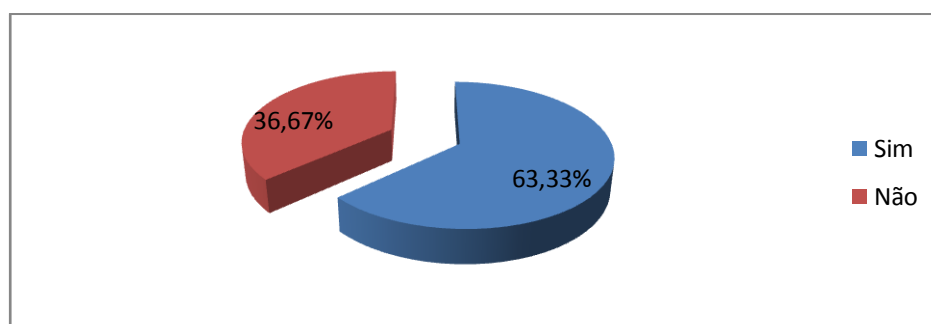


Gráfico E 14 - Pergunta 16 dos Instrutores de Condução

P16.1 IC “Se respondeu sim, qual é a média de anos que esses condutores já possuem carta?”

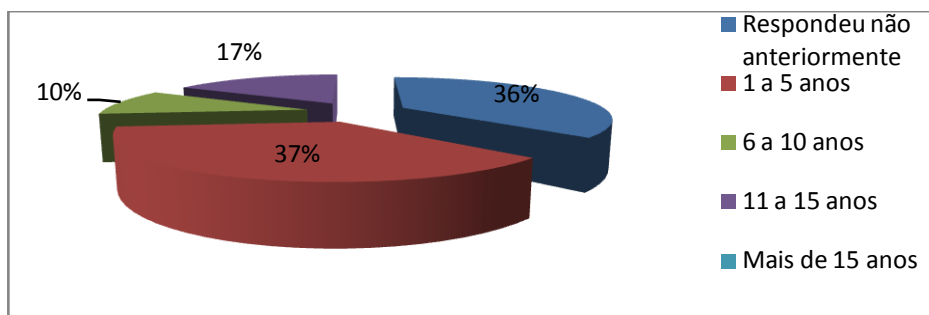


Gráfico E 15 - Pergunta 16.1 dos Instrutores de Condução

P17 IC “Na sua opinião, qual o factor da formação mais importante na preparação do condutor para conduzir em segurança. Ordene por ordem de importância, utilizando uma escala de 1 a 5, em que o um (1) é o Mais **Importante** e o cinco (5) é o Menos importante?”

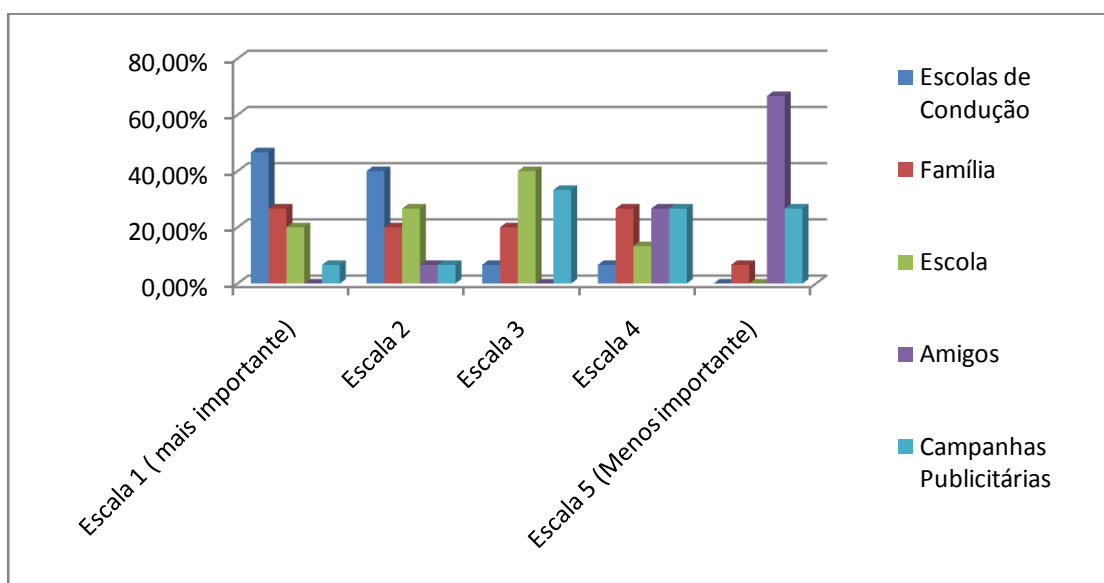


Gráfico E 16 - Pergunta 17 dos Instrutores de Condução

P18 IC “Na sua opinião acha importante existir uma disciplina de carácter obrigatório, nas escolas, relacionada com a prevenção rodoviária?”

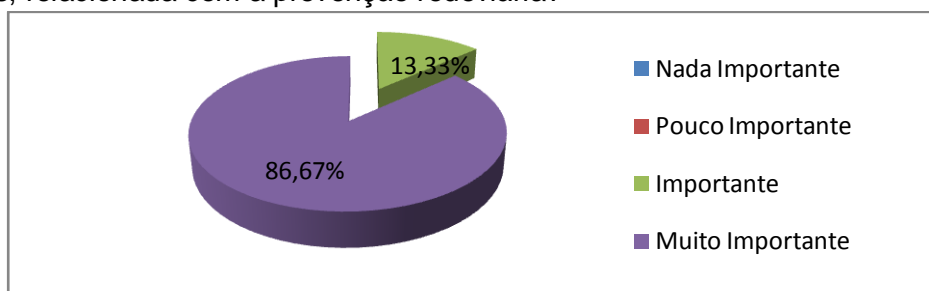


Gráfico E 17 - Pergunta 18 dos Instrutores de Condução

P19 IC “Concorda com os conteúdos programáticos do actual modelo de avaliação das Provas de Exame, teórica e prática, se estão direccionados para uma condução segura?”

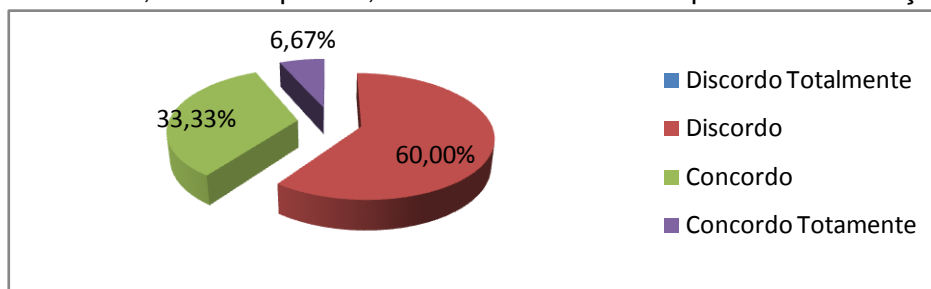


Gráfico E 18 - Pergunta 19 dos Instrutores de Condução

P19.1 IC “Se respondeu negativamente, discordo totalmente e discordo, quais os temas que deveriam ser abordados numa avaliação e não são?”

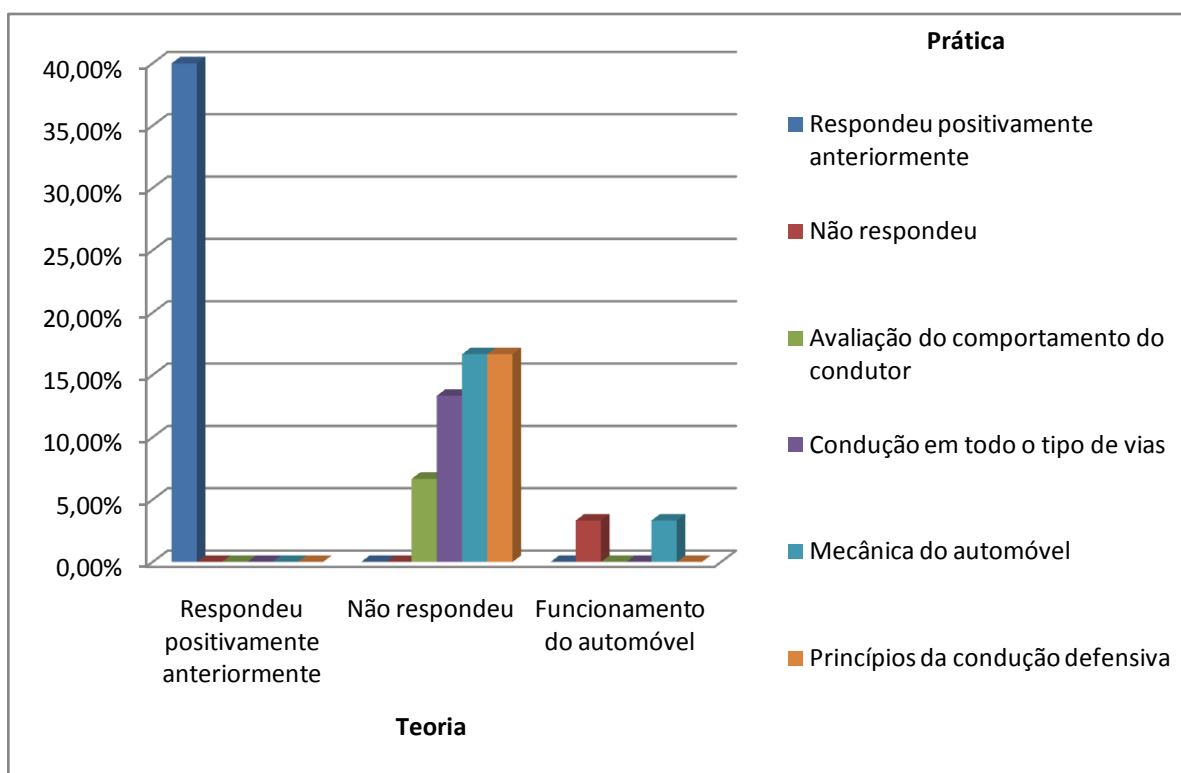


Gráfico E 19 - Pergunta 19.1 dos Instrutores de Condução

P20 IC “Na sua opinião as EC preparam-nos para ter aproveitamento nos exames?”

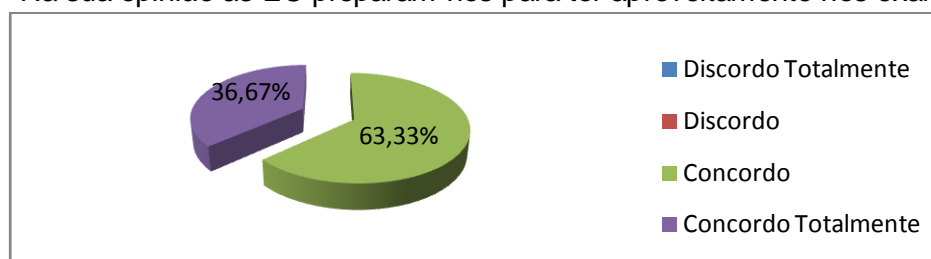


Gráfico E 20 - Pergunta 20 dos Instrutores de Condução

P21 IC “Na sua opinião o condutor deveria ser alvo de uma actualização de conhecimentos, ao nível prático e teórico?”

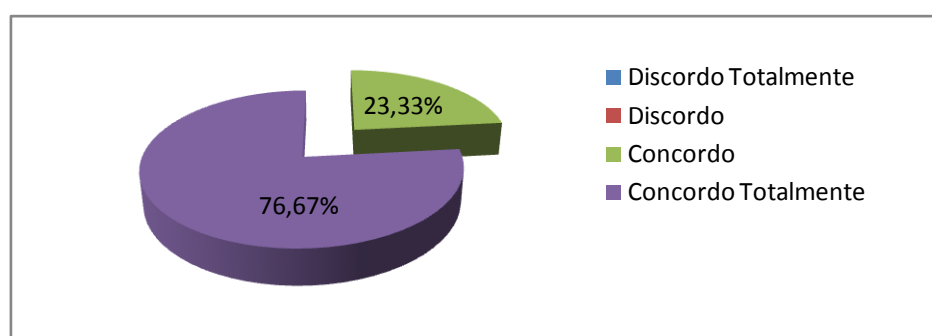


Gráfico E 21 - Pergunta 21 dos Instrutores de Condução

P 22 IC “Na sua opinião as campanhas de sensibilização de Prevenção rodoviária têm êxito?”

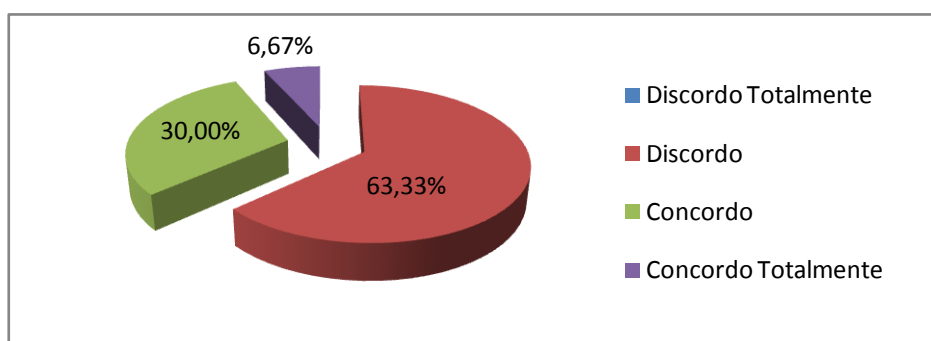


Gráfico E 22 - Pergunta 22 dos Instrutores de Condução

P23 IC “Se respondeu negativamente (Discordo Totalmente e Discordo) na questão anterior, para si, qual é a razão?”

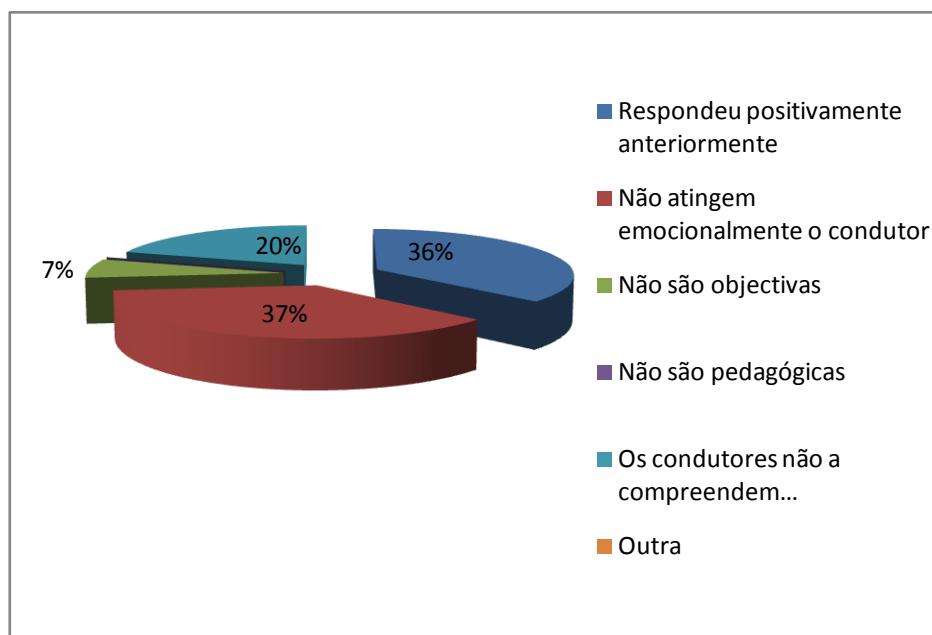


Gráfico E 23 – Pergunta 23 dos Instrutores de Condução

P24 IC “Recorda-se de alguma campanha de sensibilização de prevenção rodoviária?”

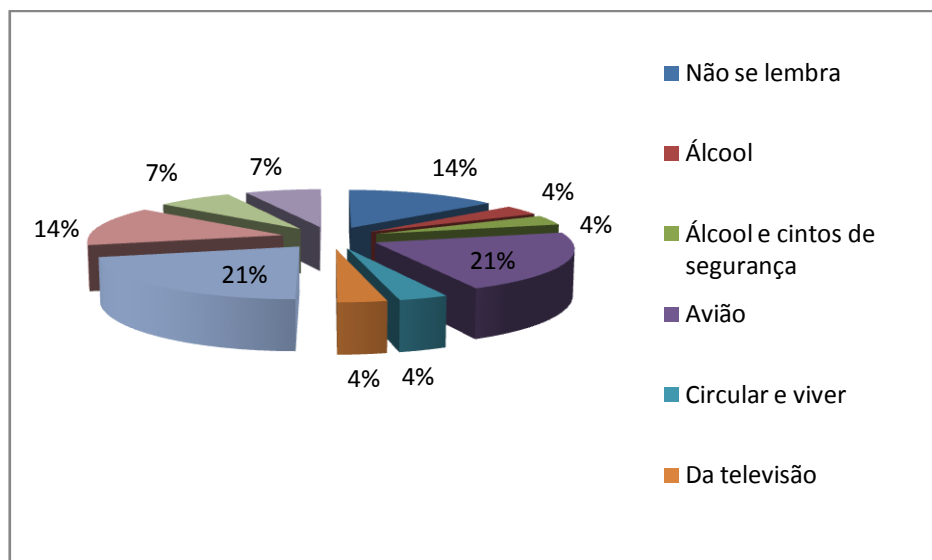


Gráfico E 24 - Pergunta 24 dos Instrutores de Condução

P25 IC “Para diminuir a sinistralidade, onde acha que se deveria investir mais?”

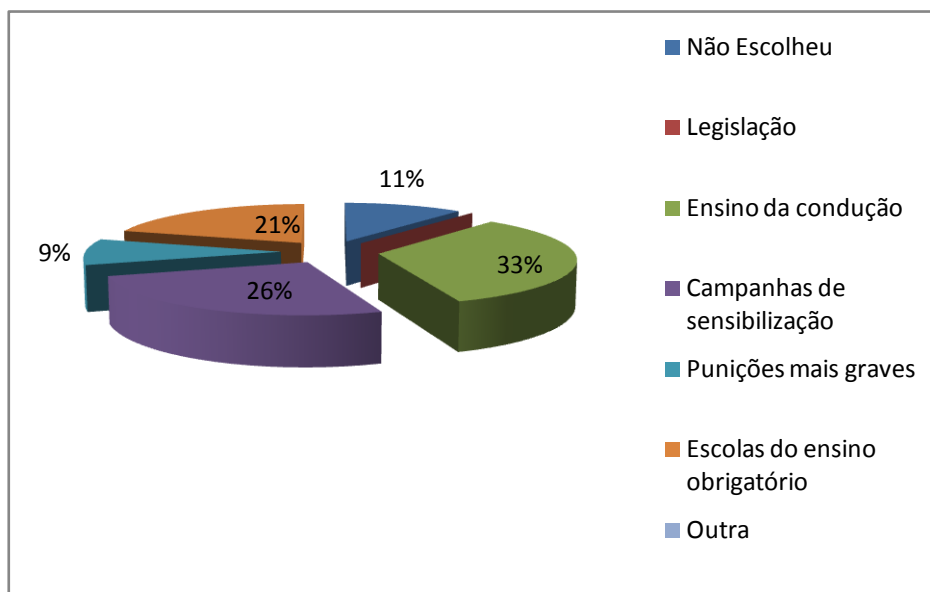


Gráfico E 25 - Pergunta 25 dos Instrutores de Condução

APÊNDICE F : APRESENTAÇÃO DO QUESTIONÁRIO DOS CONDUTORES



ACADEMIA MILITAR
DIRECÇÃO DE ENSINO

TPO GNR/INF – 2008/2009

INQUÉRITO POR QUESTIONÁRIO CONDUTORES

INTRODUÇÃO

O presente Questionário insere-se no âmbito do **Trabalho de Investigação Aplicada** necessário para a conclusão do Mestrado em Ciências Militares – Ramo GNR Infantaria, subordinado ao tema “**A Sinistralidade Rodoviária – Drama ou fatalidade - Estratégias de Combate.**” Tem como objectivo determinar se “A preparação dos condutores está orientada para uma condução segura?”. Os dados a recolher serão anónimos e sujeitos a tratamento estatístico.

INSTRUÇÕES

Para responder ao Questionário, deverá assinalar com uma cruz (X) a resposta com que mais se identifica. POR FAVOR responda a todas as questões colocadas. Pretende-se que responda às seguintes questões tendo somente em consideração os conhecimentos que dispõe. Todas as respostas são estritamente confidenciais, não se pretendendo qualquer tipo de identificação pessoal.

OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO.

Hugo Campos

Asp. GNR/INF

Caracterização do Inquirido

1. Idade: _____
2. Género: Masculino ☐ Feminino ☐
3. Habilitações Literárias: _____
4. Concelho da Escola de Condução: _____
5. Anos de experiência como condutor: _____
6. Possui alguma formação complementar relacionada com a prevenção rodoviária?
Sim ☐ Qual? _____
Não ☐
- 6.1. Se respondeu não na pergunta anterior qual o motivo?

A Escola de Condução não informar sobre a	<input type="checkbox"/>
existência desses cursos	
Disponibilidade Financeira	<input type="checkbox"/>
Disponibilidade de Tempo	<input type="checkbox"/>
Não ver Utilidade do Tema	<input type="checkbox"/>
Não ser obrigatória	<input type="checkbox"/>
Desconhece que entidades dão essa formação	<input type="checkbox"/>
Outra:	<input type="checkbox"/>
7. Já assistiu a alguma campanha de Prevenção Rodoviária?
Sim ☐ Não ☐
- 7.1. Se respondeu sim, foi realizada por quem?

Escola do Ensino Básico	<input type="checkbox"/>
Escola do Ensino Secundário	<input type="checkbox"/>
Escola de Condução	<input type="checkbox"/>
Governo Civil	<input type="checkbox"/>
Câmara Municipal/ Junta de Freguesia	<input type="checkbox"/>
Não sabe	<input type="checkbox"/>
Outra	<input type="checkbox"/> Qual? _____

7.1.1. Se respondeu sim na questão anterior, quantas vezes

Uma vez	Duas vezes	Três vezes	Quatro ou mais	Não sabe

7.1.2. Essa(s) formação(ões) versou(aram) sobre que tema(s)?

8. Na Escola de Condução teve alguma formação sobre prevenção rodoviária?

Sim ☐ Não ☐

8.1. Se respondeu sim na questão anterior, quantas vezes?

Uma vez	Duas vezes	Três vezes	Quatro ou mais	Não sabe

8.1.1. Essa(s) formação(ões) versou(aram) sobre que tema?

9. Com que frequência foi abordada na sua escola de condução, a temática da condução defensiva?

Nunca	Poucas vezes	Bastantes Vezes	Sempre

10. Se respondeu afirmativamente (excepto nunca) colocou em prática esses conhecimentos?

Sim ☐ Não ☐

11. O nº mínimo de aulas obrigatórias, 28 aulas teóricas e 32 práticas, é suficiente para ensinar a conduzir em segurança?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

11.1. Se discorda, totalmente ou discorda, indique o nº de horas necessárias?

Teoria ☐ (horas)? _____

Prática ☐ (horas)? _____

12. Na sua opinião as Escolas de Condução preparam os candidatos para uma condução segura?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

13. Sentiu-se preparado para conduzir quando passou no exame de condução?

Sim ☐ Não ☐

13.1. Se respondeu não na questão anterior, onde se reflectiu essa falta de preparação?

Inexperiência ☐

Falta de confiança ☐

Outra ☐

Qual? _____

Não sabe ☐

14. Concorda com o actual modelo de formação (aulas teóricas e aulas práticas)?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

14.1. Se respondeu negativamente, discordo totalmente e discordo, na questão anterior, o que gostava de ver alterado?

Teoria ☐ _____

Prática ☐ _____

15. Na prática da condução teve aulas em auto-estrada ou estrada equiparada?

Sim ☐ Não ☐

16. Na prática da condução, teve aulas à noite?

Sim ☐ Não ☐

17. Na sua opinião, qual os factor de formação mais importante na preparação do condutor para conduzir em segurança. Ordene por ordem de importância, utilizando uma escala de 1 a 5, em que o um (1) é o **Mais Importante** e o cinco (5) é o **Menos importante**

Escolas de Condução ☐

Família ☐

Escola ☐

Amigos ☐

Campanhas publicitárias ☐

18. Na sua opinião acha importante existir uma disciplina de carácter obrigatório, nas escolas, relacionada com a prevenção rodoviária?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

19. Concorda com os conteúdos programáticos do actual modelo de avaliação das Provas de Exame, teórica e prática, se estão direccionados para uma condução segura?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

19.1. Se respondeu negativamente, discordo totalmente e discordo, qual os temas que deveriam ser abordados numa avaliação e não são?

Teoria ☐ _____

Prática ☐ _____

20. Na sua opinião as Escolas de condução preparam-nos para ter aproveitamento nos exames?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

21. Na sua opinião o condutor deveria ser alvo de uma actualização de conhecimentos, ao nível prático como teórico?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

22. Na sua opinião as campanhas de sensibilização de Prevenção rodoviária têm êxito?

Discordo Totalmente	Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

22.1. Se respondeu, Discordo Totalmente ou Discordo, na questão anterior qual a razão para si?

Não atingem emocionalmente o condutor ☐

Não são objectivas ☐

Não são pedagógicas ☐

Os condutores não a compreendem devido
à sua formação ☐

Outra ☐

Não sabe ☐

23. Recorda-se de alguma campanha de sensibilização de prevenção rodoviária?

Sim ☐ Qual? _____

Não ☐

24. Para diminuir a sinistralidade, onde acha que se deveria investir mais?

Legislação ☐

Ensino da condução ☐

Campanhas de sensibilização ☐

Punições mais graves ☐

Escolas do ensino Normal ☐

Outra ☐

APÊNDICE G : RESULTADOS DO QUESTIONÁRIO AOS CONDUTORES

Nota: Para uma melhor compreensão dos resultados, cada pergunta tem um gráfico associado. Como tal atribuiu-se uma designação a cada pergunta. Por exemplo P6 C corresponde à pergunta 6 do questionário aplicado aos Condutores.

P6 C “Possui alguma formação complementar relacionada com a prevenção rodoviária?”

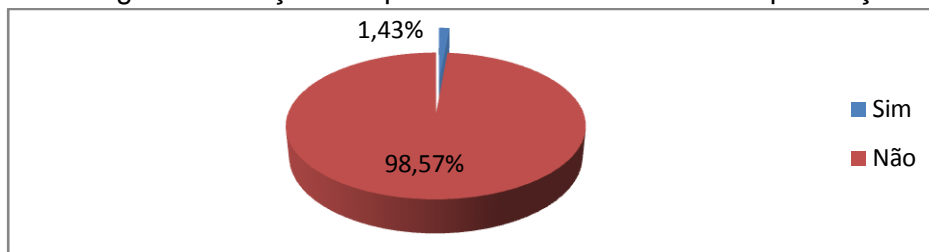


Gráfico G 1 - Pergunta 6 Condutores

P6.1 C “Se respondeu não na pergunta anterior qual o motivo?”

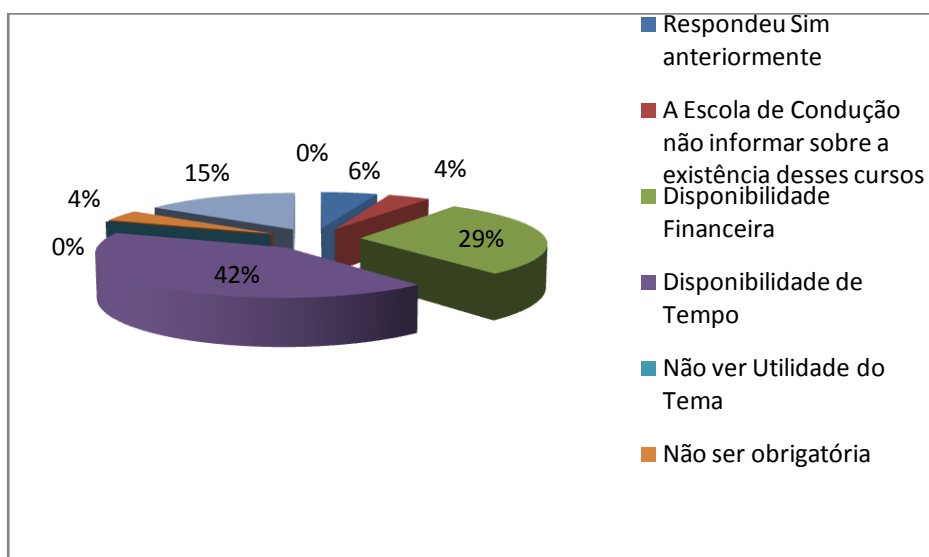


Gráfico G 2 - Pergunta 6.1 Condutores

P7 C “Já assistiu a alguma campanha de Prevenção Rodoviária?”

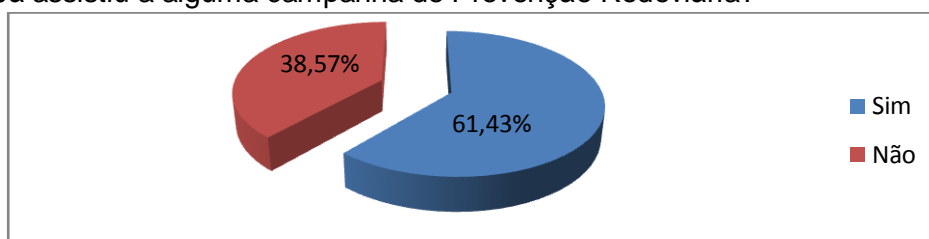


Gráfico G 3 - Pergunta 7 Condutores

P7.1C “Se respondeu sim, foi realizada por quem?”

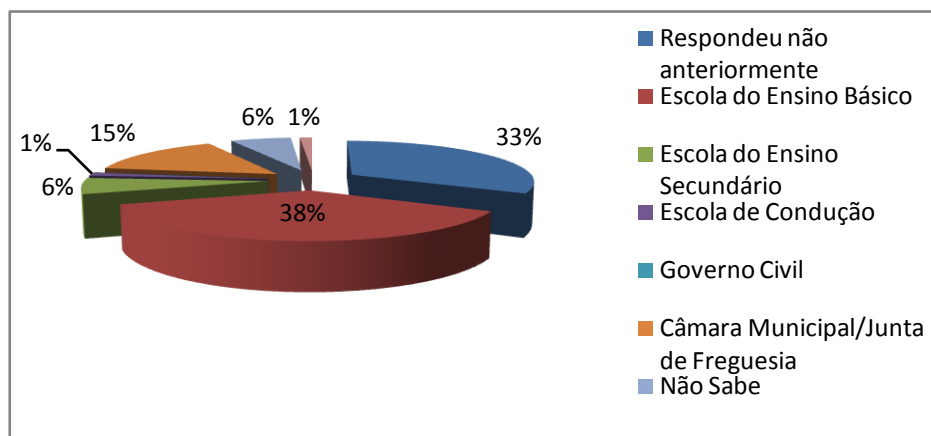


Gráfico G 4 - Pergunta 7.1 Condutores

P7.1.1C “Se respondeu sim na questão anterior, quantas vezes?”

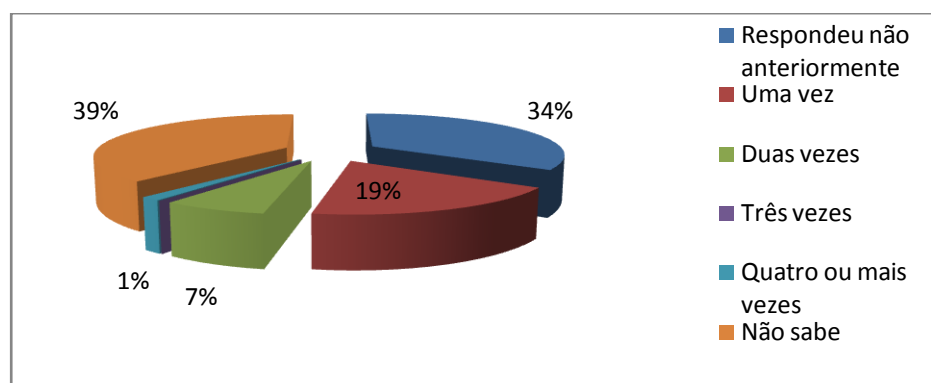


Gráfico G 5 - Pergunta 7.1.1 Condutores

P7.1.2 C “Essa(s) formação(ões) versou(aram) sobre que tema(s)?”

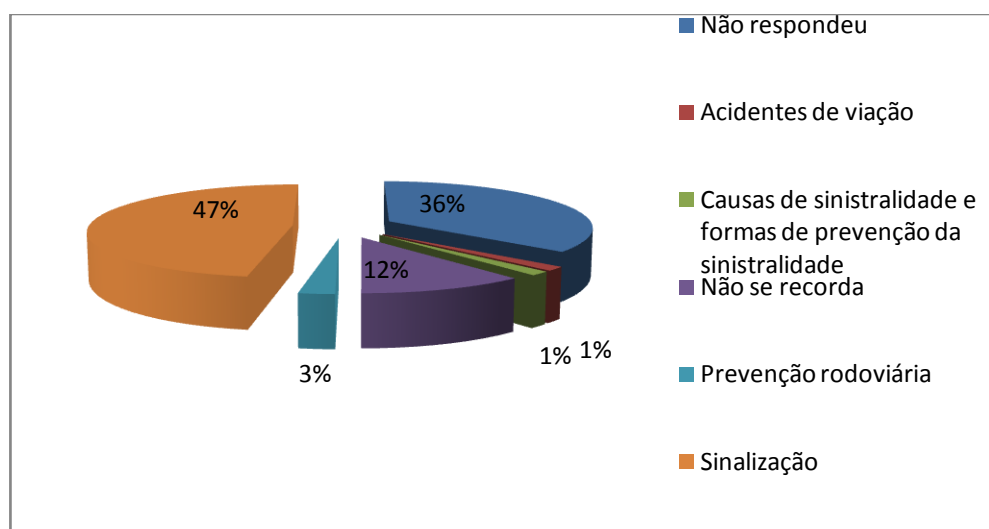


Gráfico G 6 - Pergunta 7.1.2 Condutores

P8 C “Na Escola, durante o ensino obrigatório, teve alguma formação sobre prevenção rodoviária?”

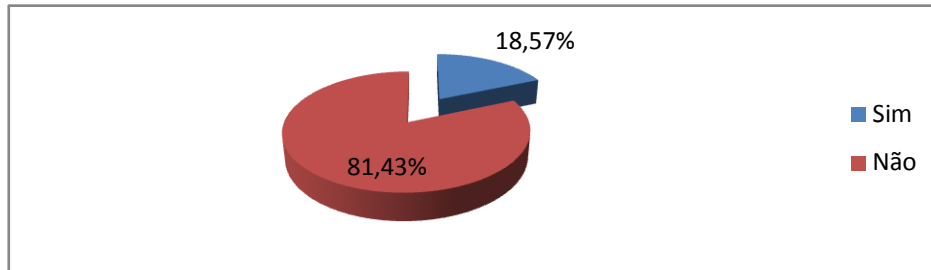


Gráfico G 7 - Pergunta 8 Condutores

P8.1 C “Se respondeu sim na questão anterior, quantas vezes?”

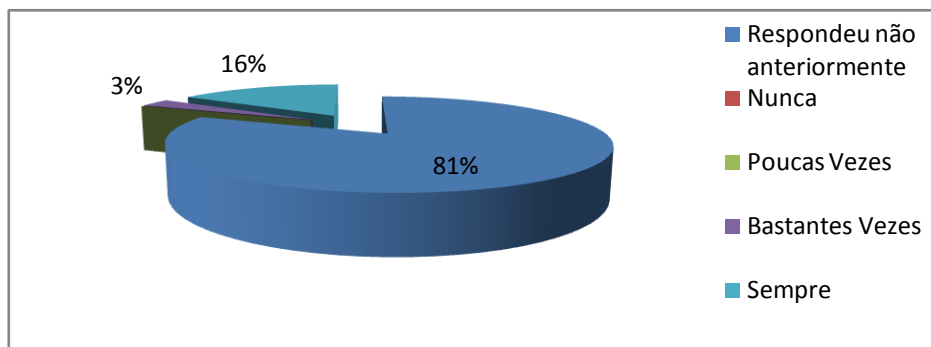


Gráfico G 8 - Pergunta 8.1 Condutores

P8.1.1 C “Essa(s) formação(ões) versou(aram) sobre que tema?”

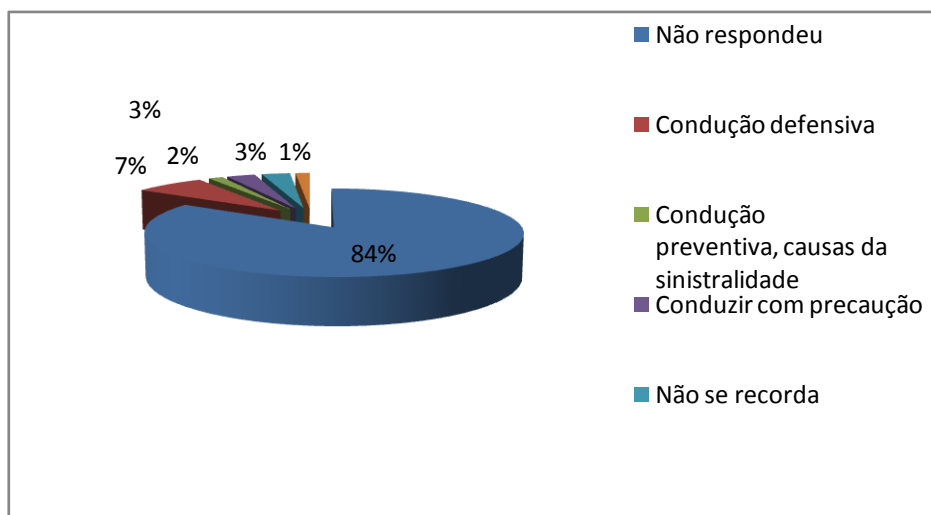


Gráfico G 9 - Pergunta 8.1.1 Condutores

P9 C “Alguma vez foi abordada na sua escola de condução, a temática da condução defensiva?”

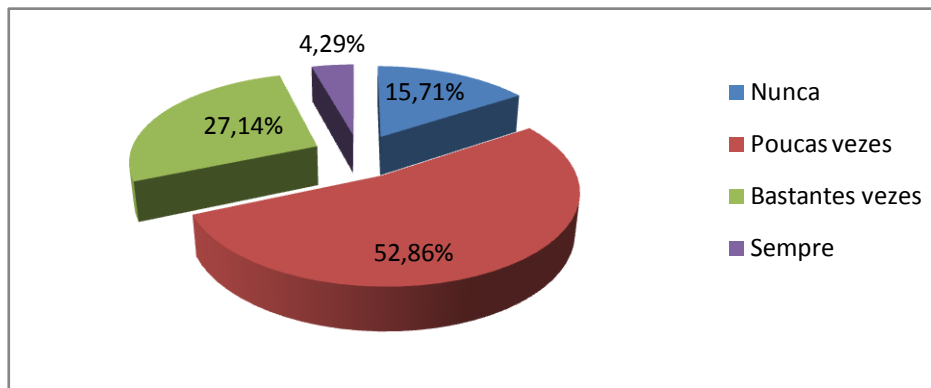


Gráfico G 10 - Pergunta 9 Condutores

P10 C “Se respondeu afirmativamente (excepto nunca) colocou em prática esses conhecimentos?”

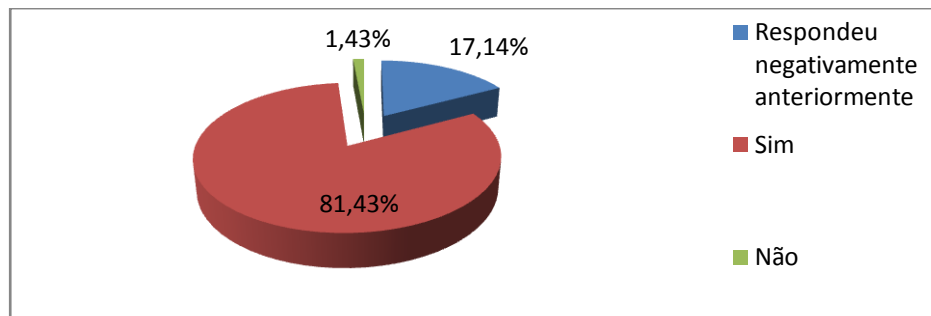


Gráfico G 11 - Pergunta 10 Condutores

P11 C “O nº mínimo de aulas obrigatórias, 28 aulas teóricas e 32 práticas, é suficiente para ensinar a conduzir em segurança?”

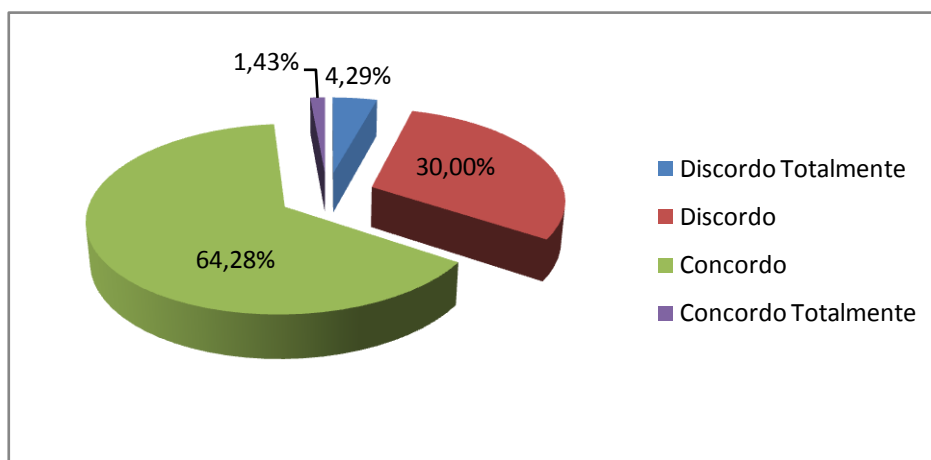


Gráfico G 12 - Pergunta 11 Condutores

P11.1 C “Se discorda, totalmente ou discorda, indique o nº de horas necessárias?”

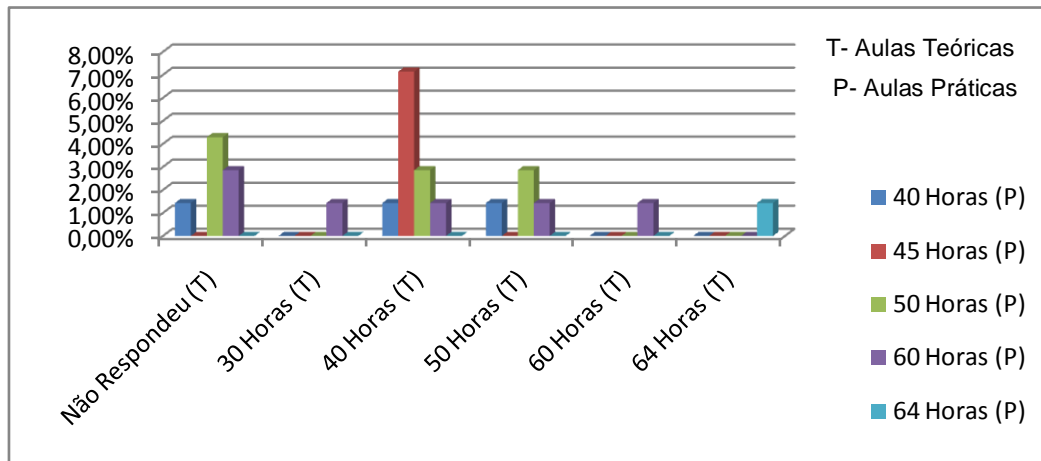


Gráfico G 13 – Pergunta 11.2 Condutores

P12 C “Na sua opinião as EC preparam os candidatos para uma condução segura?”

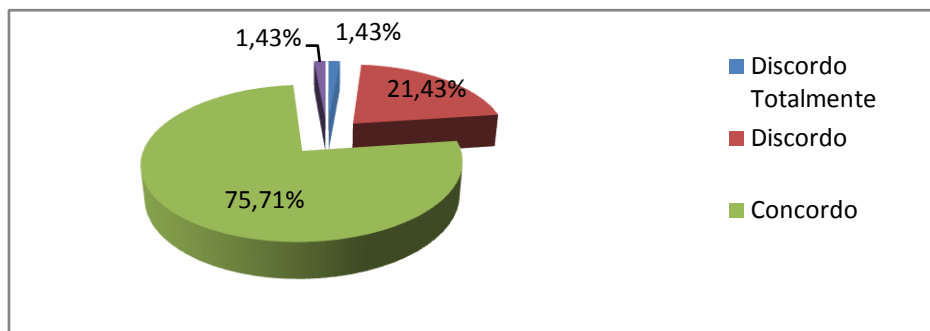


Gráfico G 14 - Pergunta 12 Condutores

P13 C “Sentiu-se preparado para conduzir quando passou no exame de condução?”

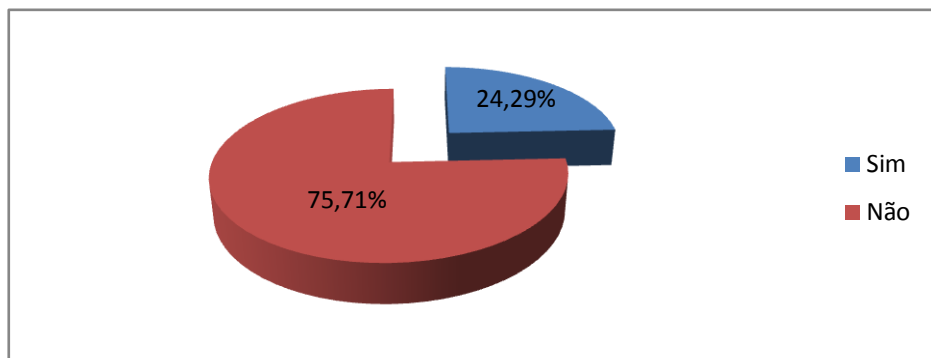


Gráfico G 15 - Pergunta 13 Condutores

P13.1 C “Se respondeu não na questão anterior, onde se reflectiu essa falta de preparação?”

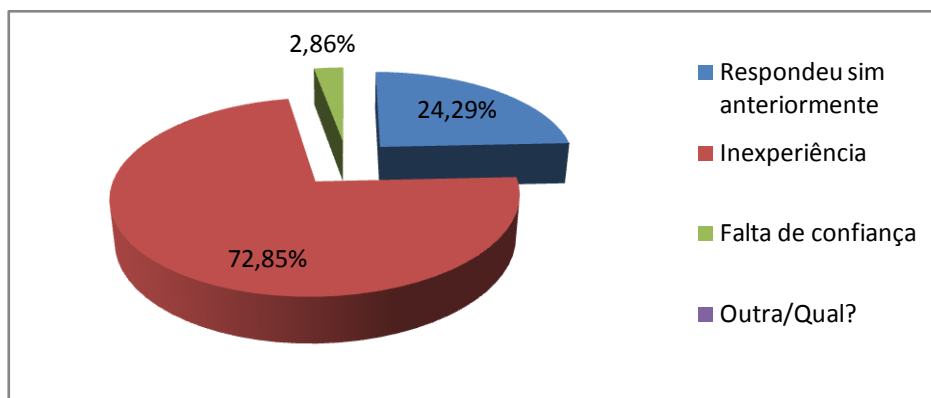


Gráfico G 16 - Pergunta 13.1 Condutores

P14 C “Concorda com o actual modelo de formação (aulas teóricas e aulas práticas)?”

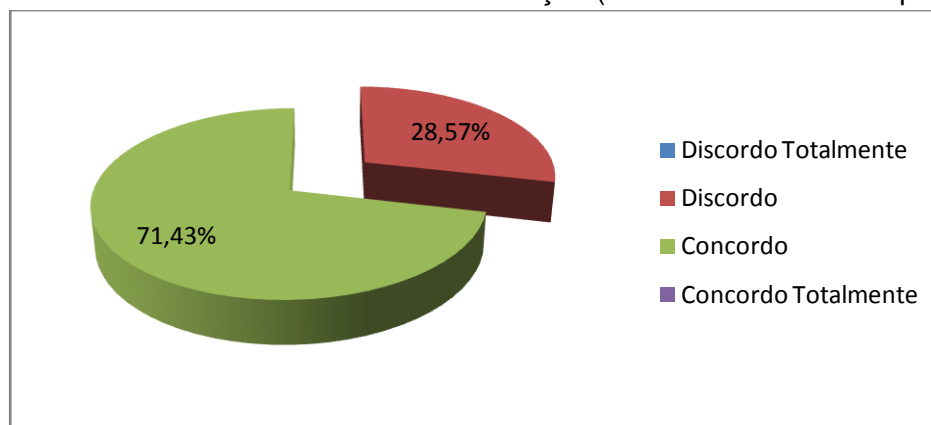


Gráfico G 17 – Pergunta14 Condutores

P14.1 C “Se respondeu negativamente, discordo totalmente e discordo, na questão anterior, o que gostava de ver alterado?”

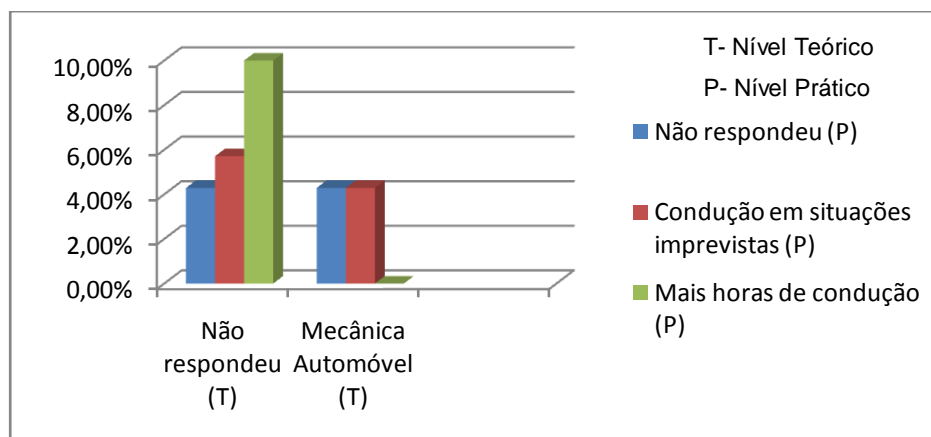


Gráfico G 18 - Pergunta 14.1 Condutores

P15 C “Na prática da condução teve aulas em auto-estrada ou estrada equiparada?”

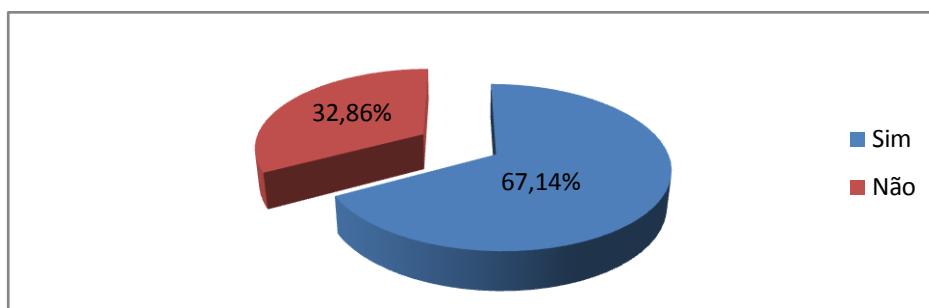


Gráfico G 19 - Pergunta 15 Condutores

16 C “Na prática da condução, teve aulas à noite?”

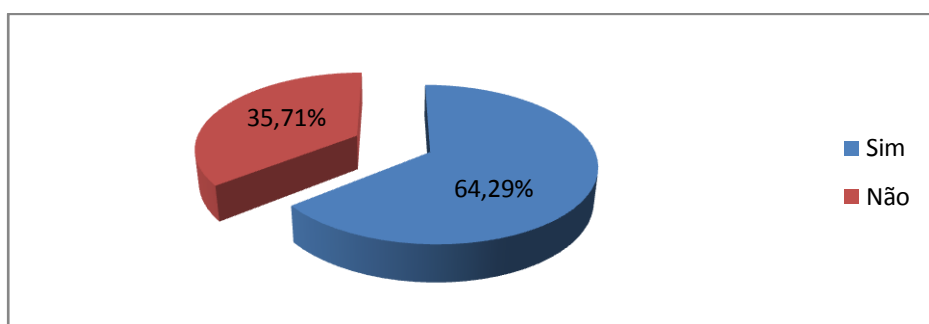


Gráfico G 20 - Pergunta 16 Condutores

P17 C Na sua opinião, qual os factor de formação mais importante na preparação do condutor para conduzir em segurança. Ordene por ordem de importância, utilizando uma escala de 1 a 5, em que o um (1) é o **Mais Importante** e o cinco (5) é o **Menos importante**

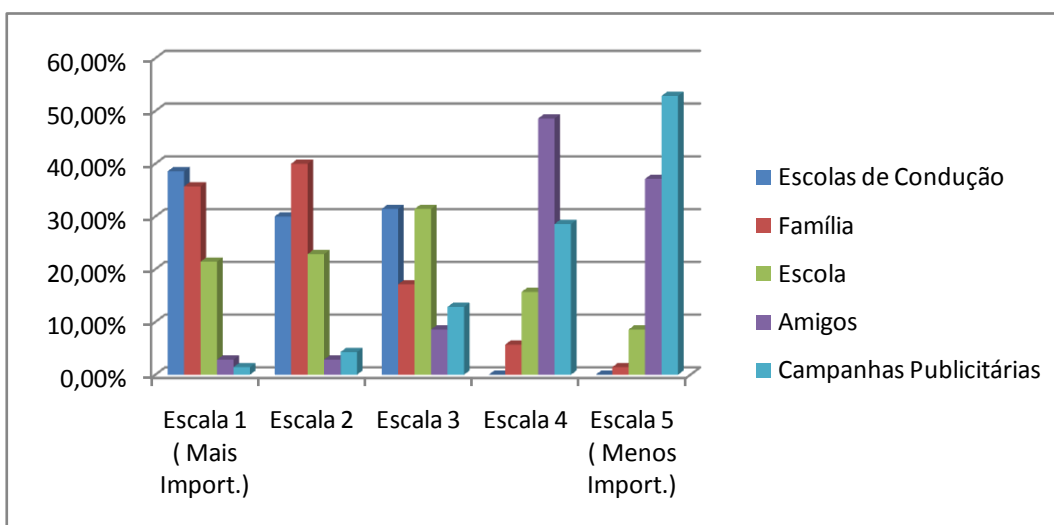


Gráfico G 21 - Pergunta 17 Condutores

P18 C “Na sua opinião acha importante existir uma disciplina de carácter obrigatório, nas escolas, relacionada com a prevenção rodoviária?”

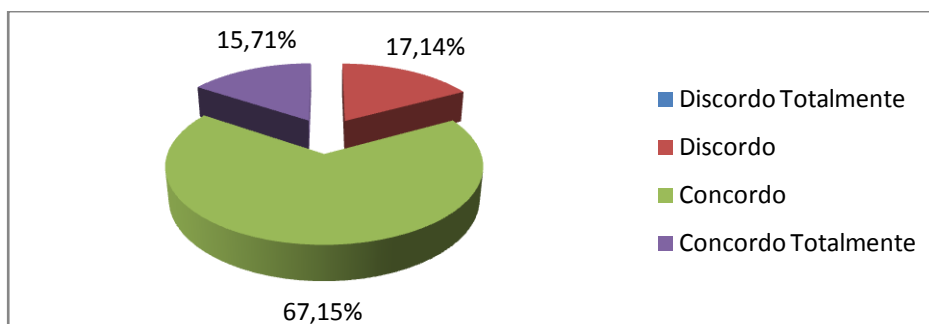


Gráfico G 22 - Pergunta 18 Condutores

P19 C “Concorda com o actual modelo de avaliação dos exames de condução?”

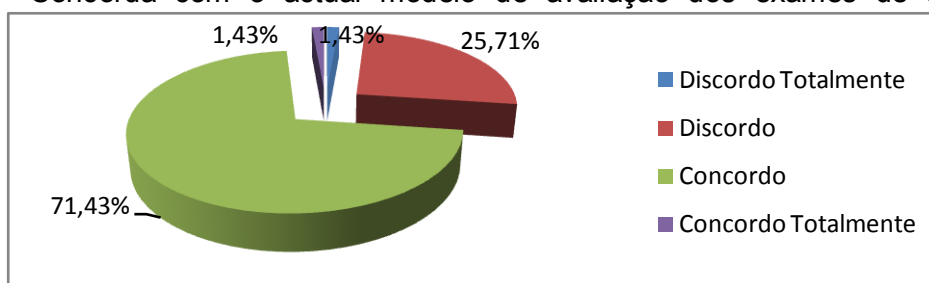


Gráfico G 23 - Pergunta 19 Condutores

P19.1 C “Se respondeu negativamente, discordo totalmente e discordo, qual os temas que deveriam ser abordados numa avaliação e não são?”

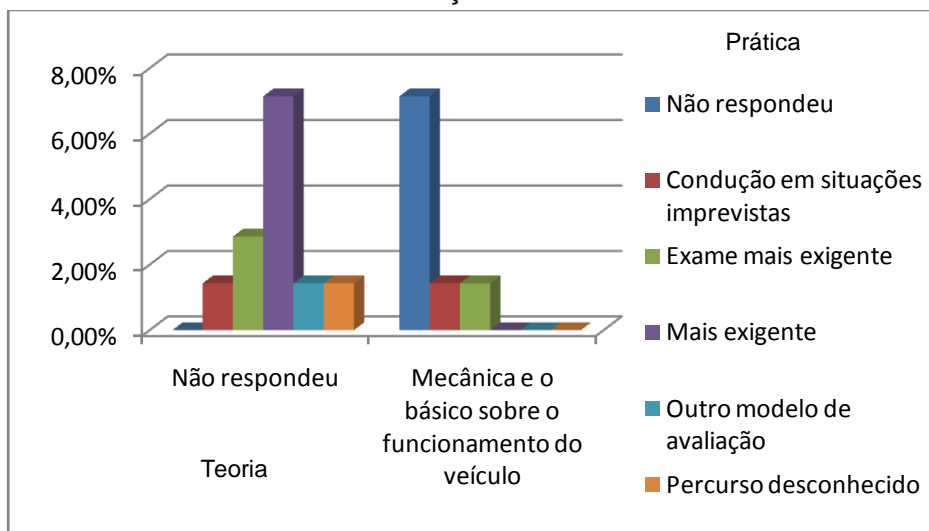


Gráfico G 24 - Pergunta 19.1 Condutores

P20 C “Na sua opinião as EC preparam-nos para ter aproveitamento nos exames?”

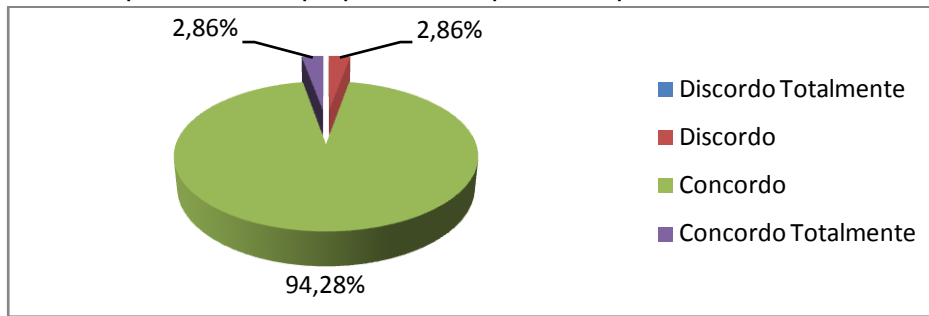


Gráfico G 25 - Pergunta 20 Condutores

P21 C “Na sua opinião o condutor deveria ser alvo de uma actualização de conhecimentos, ao nível prático como teórico?”

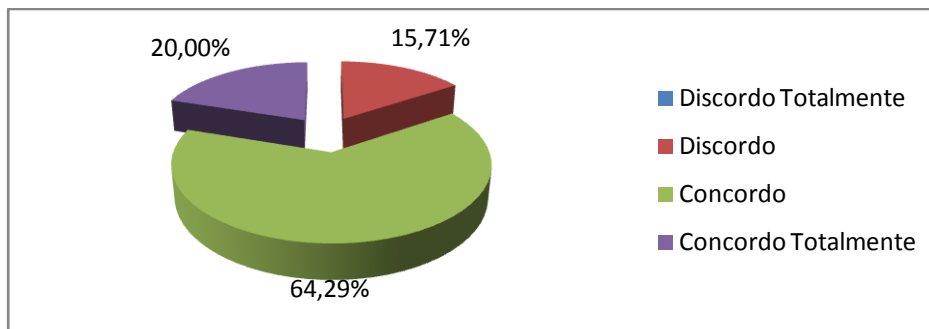


Gráfico G26 - Pergunta 21 Condutores

P22 C “Na sua opinião as campanhas de sensibilização de Prevenção rodoviária têm êxito?”

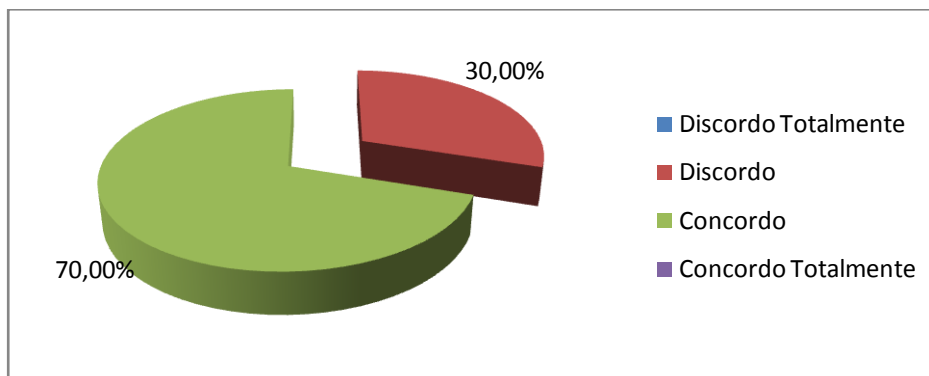


Gráfico G 27- Pergunta 22 Condutores

P22.1 C “Se respondeu, Discordo Totalmente ou Discordo, na questão anterior qual a razão para si?”

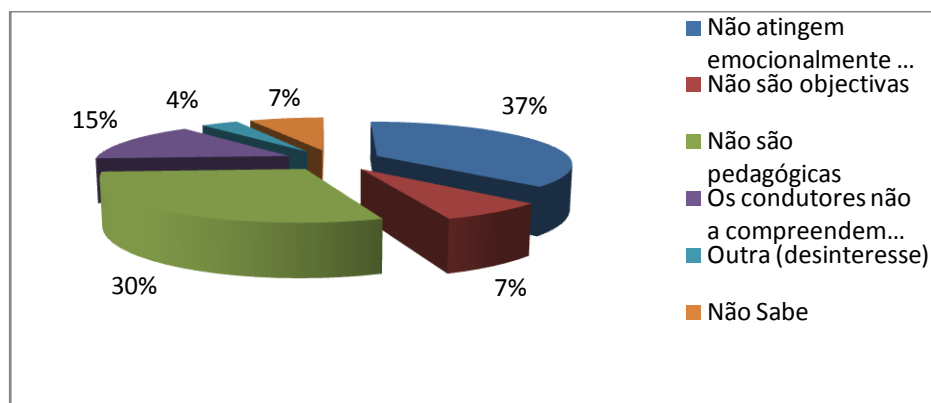


Gráfico G 28 - Pergunta 22.1 Condutores

P23 C “Recorda-se de alguma campanha de sensibilização de prevenção rodoviária?”

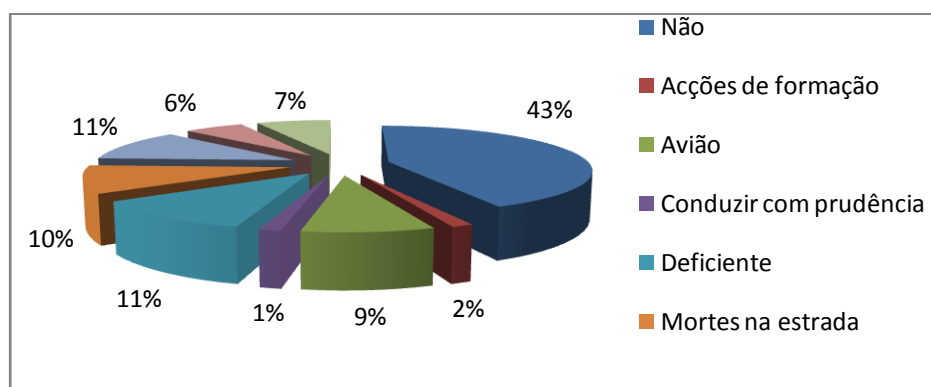


Gráfico G 29 - Pergunta 23 Condutores

P24 C “Para diminuir a sinistralidade, onde acha que se deveria investir mais?”

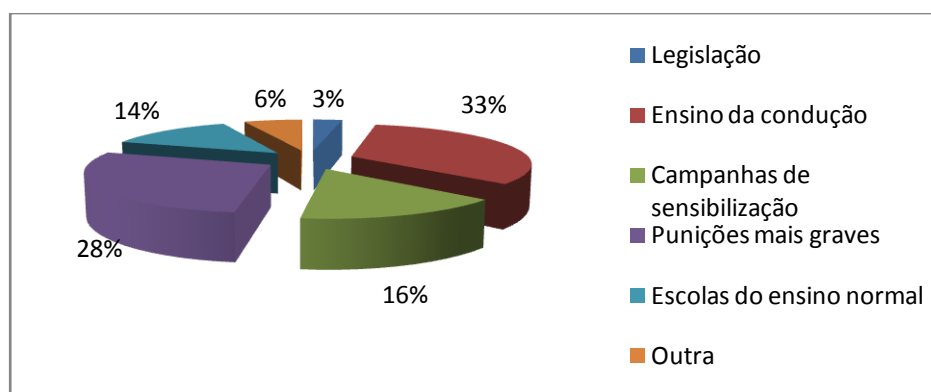


Gráfico G 30 - Pergunta 24 Condutores

APÊNDICE H : TABELA DE EQUIVALÊNCIA DAS PERGUNTAS COMUNS DO QUESTIONÁRIO DOS INSTRUTORES DE CONDUÇÃO E DOS CONDUTORES

Tabela H 1 - Questões Comuns dos Instrutores e Condutores

Questionário Instrutores de Condução	Questionário Condutores
7	6
10	9
11	11
14	12
15	14
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24

Nota: Como cada pergunta tem um gráfico associado, atribuiu-se uma designação a cada questão Assim, por exemplo P7IC=P6C, significa que a pergunta 7 do questionário aplicado aos Instrutores de Condução é igual a pergunta 6 do Questionário aplicado aos condutores.

APÊNDICE I : APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS DAS PERGUNTAS COMUNS A AMBOS OS QUESTIONÁRIOS

P71C=P6C: Possui alguma formação complementar relacionada com a prevenção rodoviária

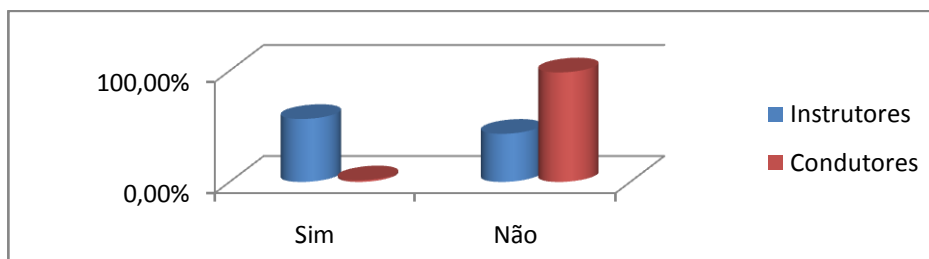


Gráfico I 1- Pergunta 7 Instrutores de Condução e 6 Condutores

P7.1C=P6.1C: Se respondeu não na pergunta anterior qual o motivo?

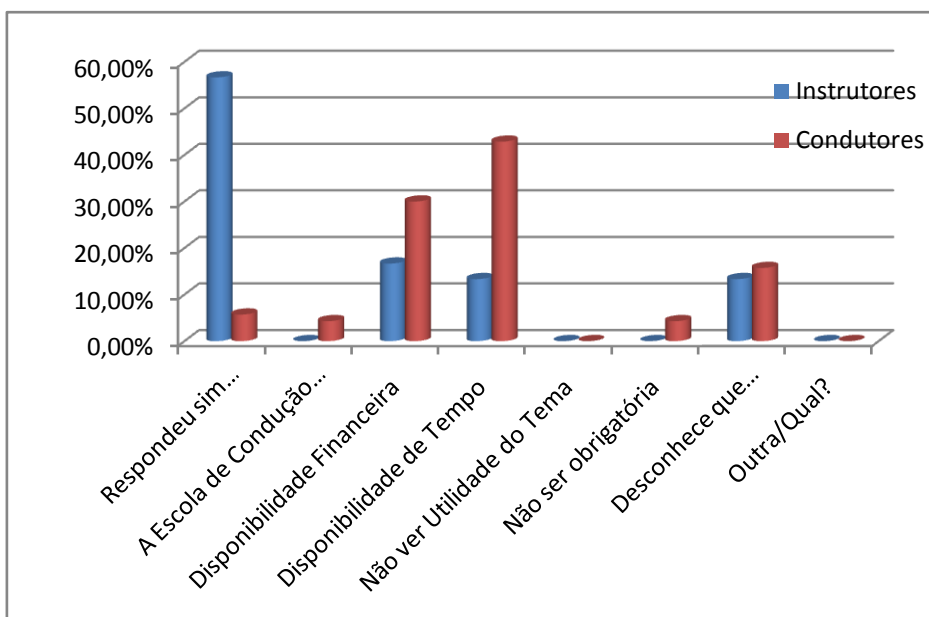


Gráfico I 2 -- Pergunta 7.1 Instrutores de Condução e 6.1 Condutores

P10IC =P9C Com que frequência aborda ou foi abordada a temática da condução defensiva nas suas aulas?

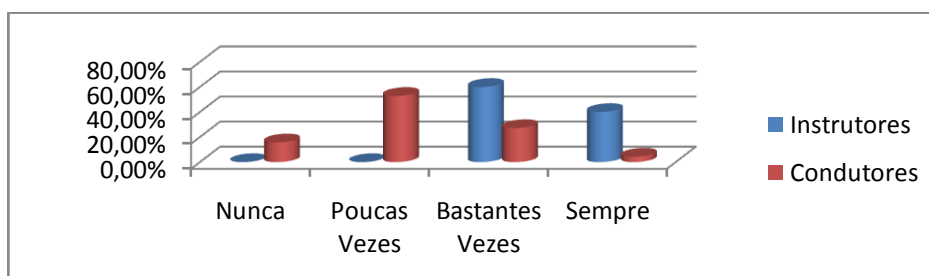


Gráfico I 3 - Pergunta 10 Instrutores de Condução e 9 Condutores

P11IC=P11C O nº mínimo de aulas obrigatórias, 28 aulas teóricas e 32 práticas, é suficiente para ensinar a conduzir em segurança

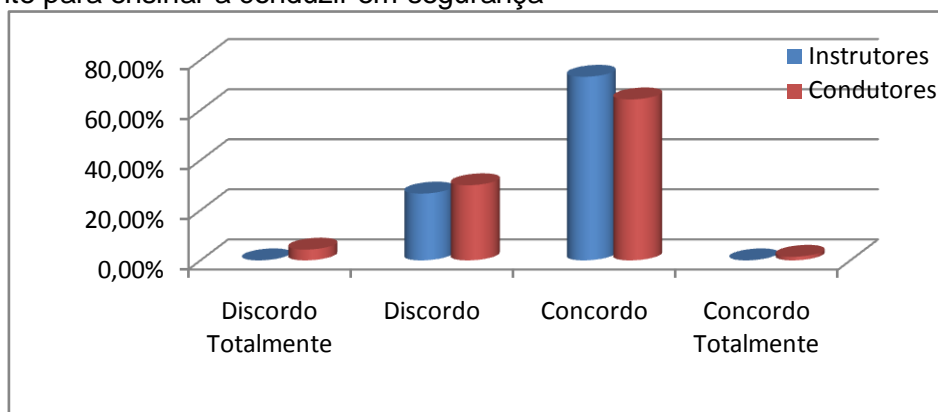


Gráfico I 4 - Pergunta 11 Instrutores de Condução e Condutores

P11.1IC= P11.1C Se discorda totalmente ou discorda, indique o nº de horas necessárias?

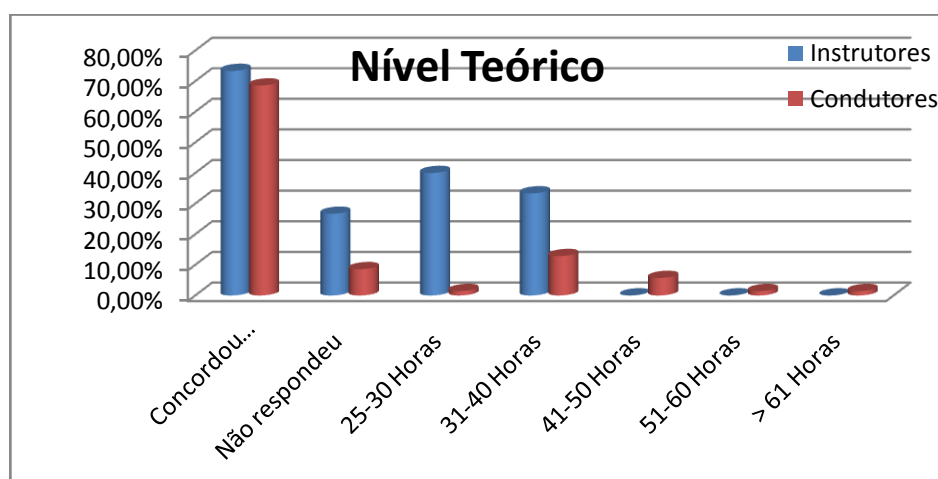


Gráfico I 5 - Pergunta 11.1 Instrutores de Condução e Condutores, nível teórico

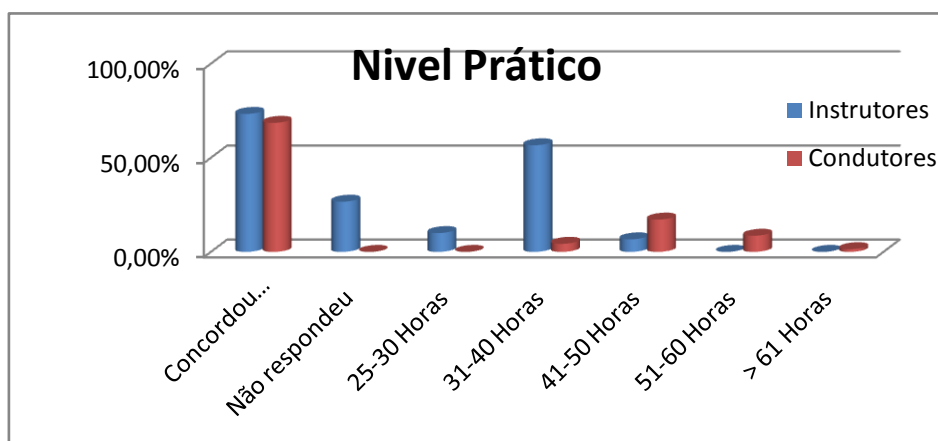


Gráfico I 6 Pergunta 11.1 Instrutores de Condução e Condutores, nível prático.

.P14IC=P12C Na sua opinião as EC preparam os candidatos para uma condução segura

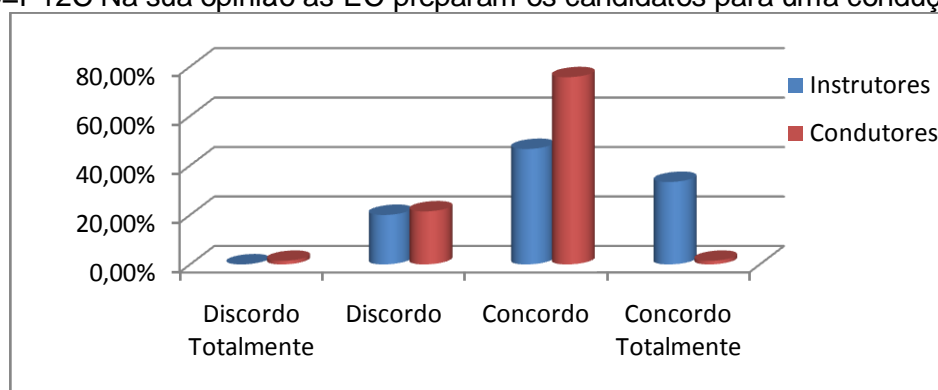


Gráfico I 7 - Pergunta 14 Instrutores de Condução e 12 Condutores.

P15IC=P14C Concorda com o actual modelo de formação (aulas teóricas e aulas práticas)?

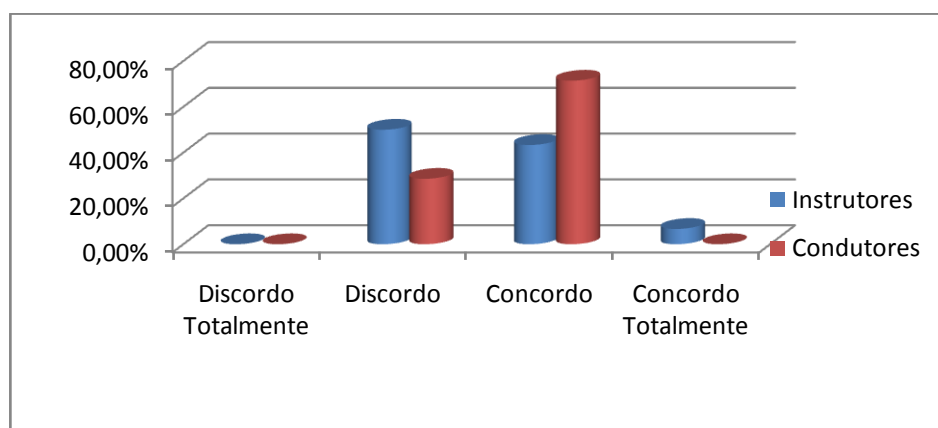


Gráfico I 8 - Pergunta 14 Instrutores de Condução e 12 Condutores.

P15.1IC=P14.1C Se respondeu negativamente, discordo totalmente ou discordo, na questão anterior, o que gostaria de ver alterado?

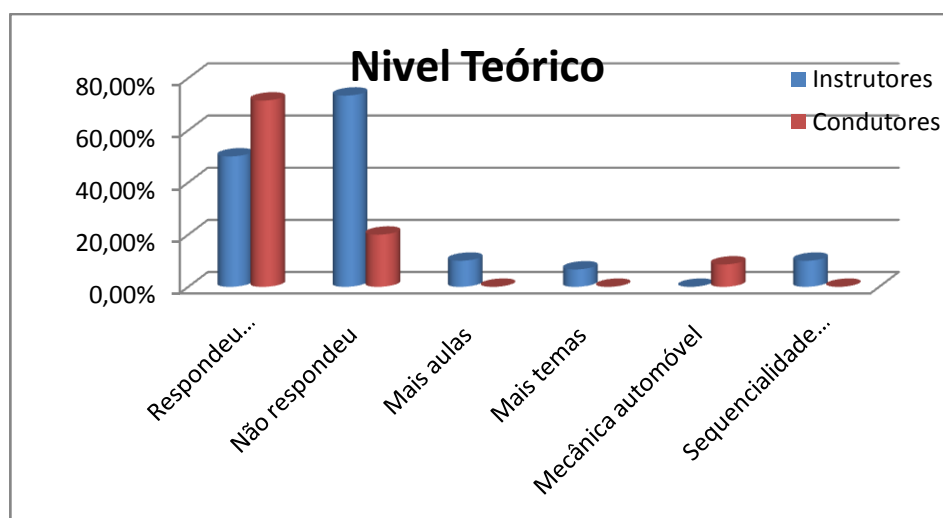


Gráfico I 9 - Pergunta 15.1 Instrutores de Condução e 14.1 Condutores, nível teórico

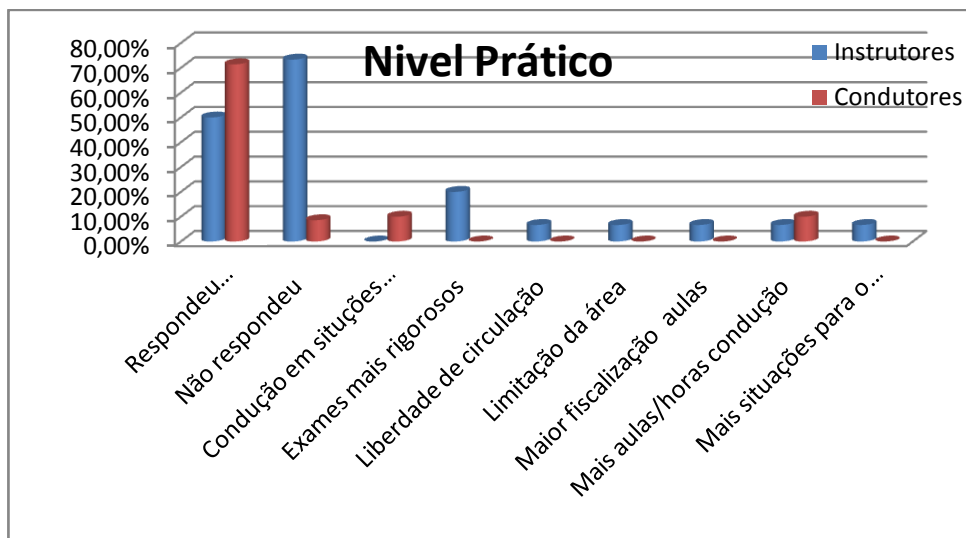


Gráfico I 10- Pergunta 15.1 Instrutores de Condução e 14.1 Condutores, nível prático

P17IC=P17C Na sua opinião, qual os factor de formação mais importante na preparação do condutor para conduzir em segurança. Ordene por ordem de importância, utilizando uma escala de 1 a 5, em que o um (1) é o **Mais Importante** e o cinco (5) é o **Menos importante**

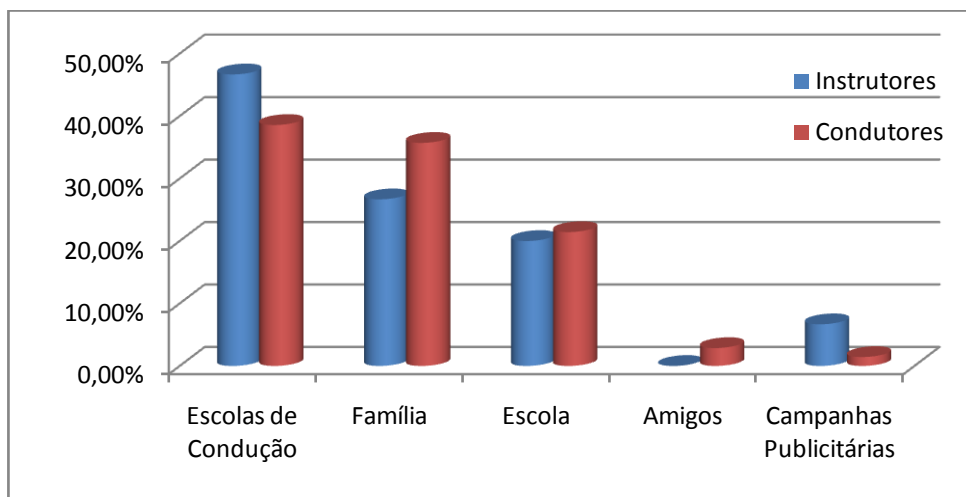


Gráfico I 11 - Pergunta 17 Instrutores de Condução e 17 Condutores.

P18IC=P18C Na sua opinião acha importante existir uma disciplina de carácter obrigatório, nas escolas, relacionada com a prevenção rodoviária?

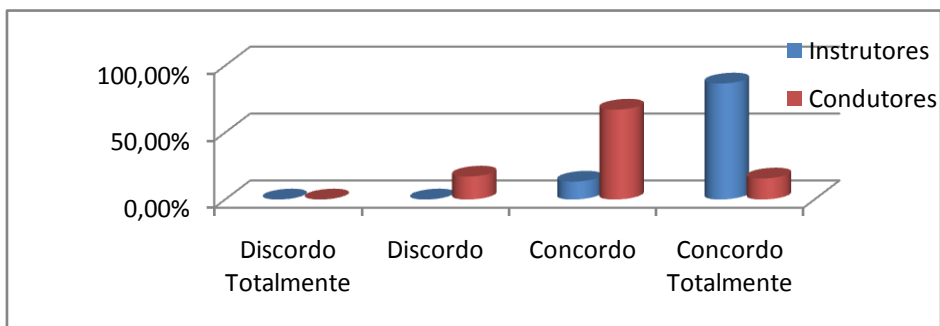


Gráfico I 12 - Pergunta 18 Instrutores de Condução e 18 Condutores

P19IC=P19C Concorda com os conteúdos programáticos do actual modelo de avaliação das Provas de Exame, teórica e prática. Esses conteúdos estão direccionados para uma condução segura

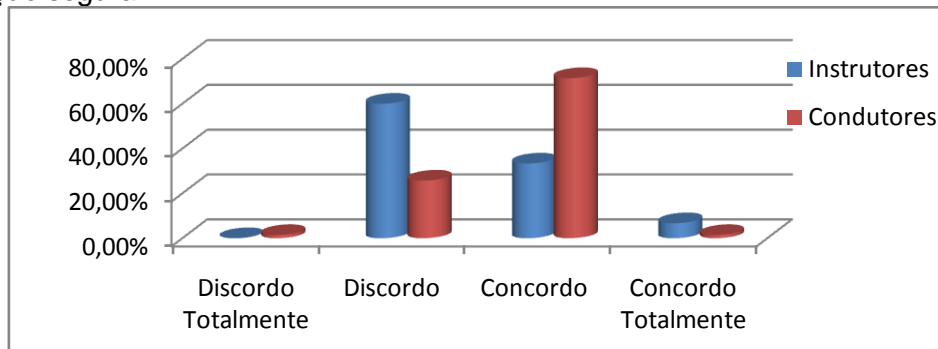


Gráfico I 13 - Pergunta 19 Instrutores de Condução e 19 Condutores

P19.1IC=P19.1C Se respondeu negativamente, discordo totalmente e discordo, qual os temas que deveriam ser abordados numa avaliação e não são?

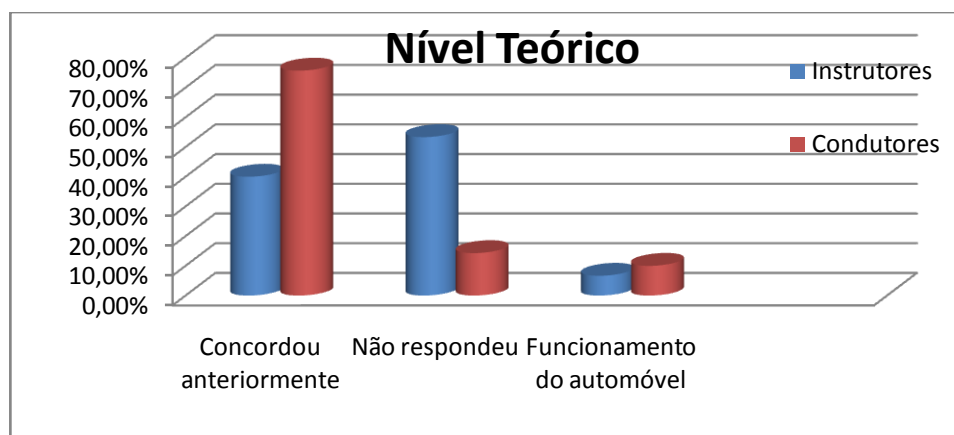


Gráfico I 14 - Pergunta 19.1 Instrutores de Condução e 19.1 Condutores, nível teórico

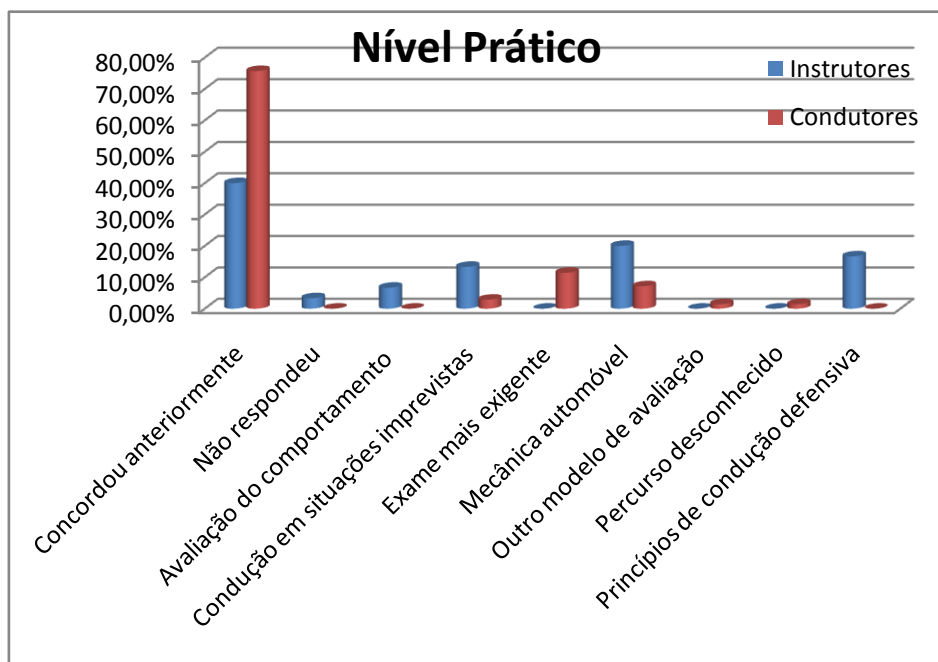


Gráfico I 15 Pergunta 19.1 Instrutores de Condução e 19.1 Condutores, nível prático

P20IC=P20C Na sua opinião as EC preparam-nos para ter aproveitamento nos exames?

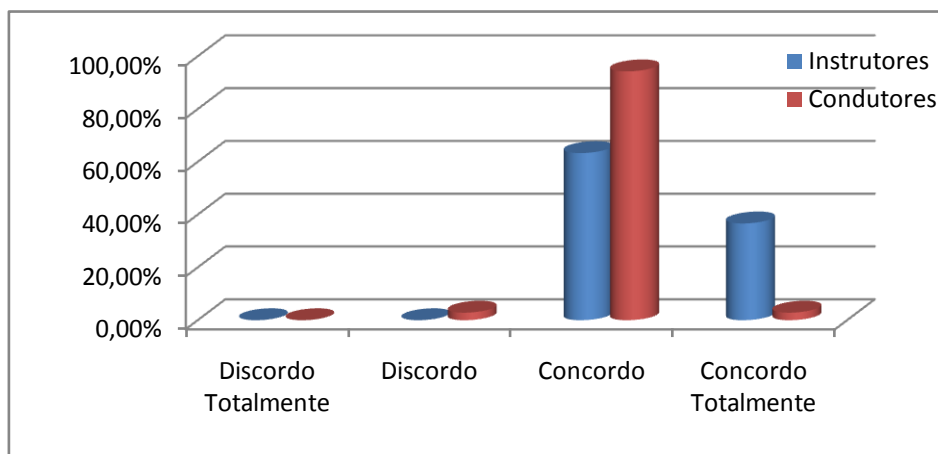


Gráfico I 16 - Pergunta 20 Instrutores de Condução e 20 Condutores

P21IC=P21C Na sua opinião o condutor deveria ser alvo de uma actualização de conhecimentos, ao nível prático como teórico?

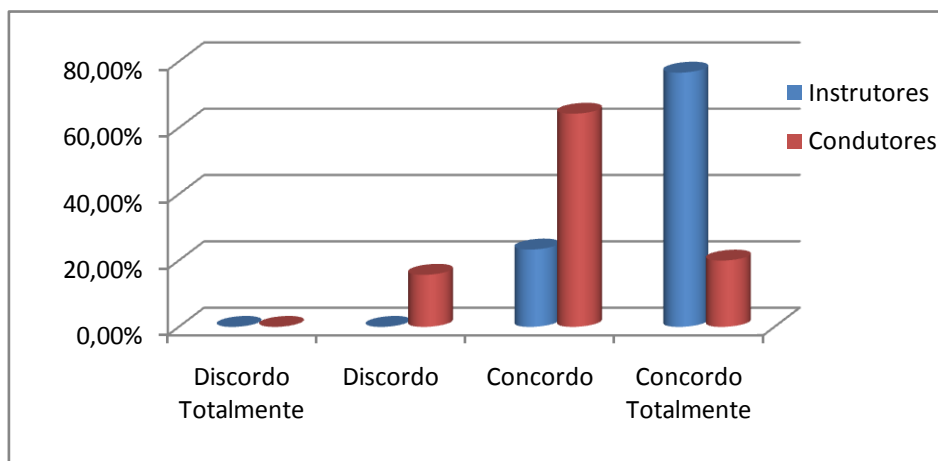


Gráfico I 17- Pergunta 21 Instrutores de Condução e 21 Condutores

P22IC=P22C Na sua opinião as campanhas de sensibilização de Prevenção rodoviária têm êxito?

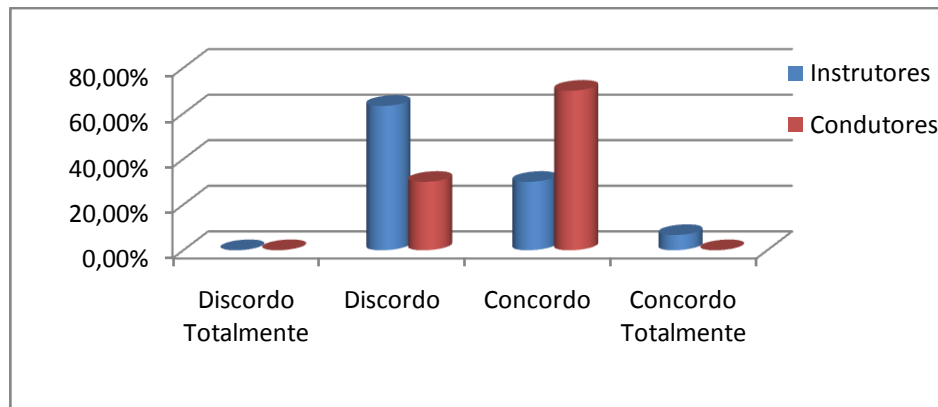


Gráfico I 18 - Pergunta 22 Instrutores de Condução e 22 Condutores

P22.1IC=P22.1C Se respondeu, Discordo Totalmente ou Discordo, na questão anterior qual a razão para si?

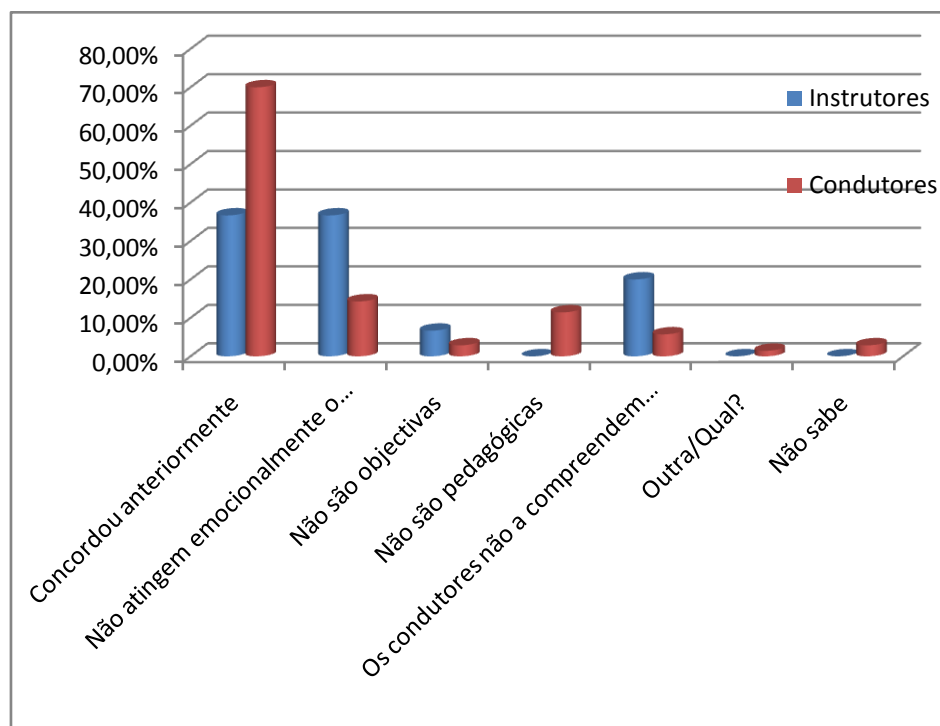


Gráfico I 19 - Pergunta 22.1 Instrutores de Condução e 22.1 Condutores

P23IC=P23C Recorda-se de alguma campanha de sensibilização de prevenção rodoviária

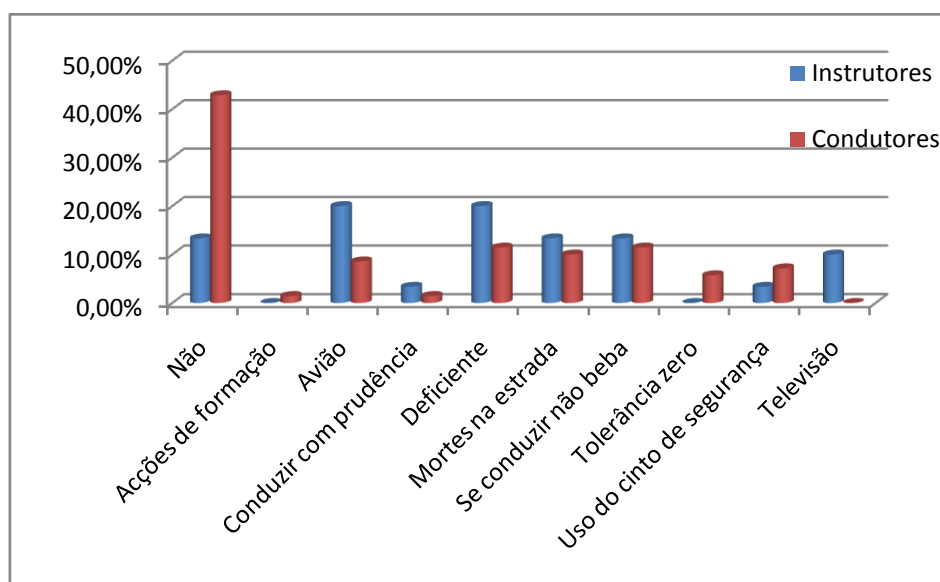


Gráfico I 20 - Pergunta 23 Instrutores de Condução e 23 Condutores

P24C=P24C Recorda-se de alguma campanha de sensibilização de prevenção rodoviária?

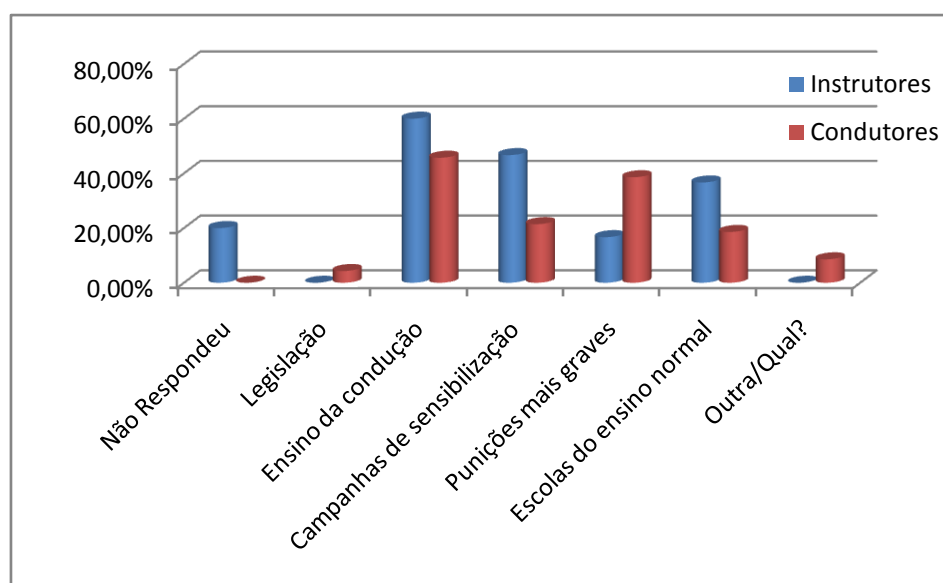


Gráfico I 21 - Pergunta 23 Instrutores de Condução e 23 Condutores

APÊNDICE J : *OUTPUTS* DO SPSS DE ALGUMAS PERGUNTAS COMUNS A AMBOS OS QUESTIONÁRIOS

Tabela J 1- Output do SPSS dos IC relativamente à P10IC =P9C

Com que frequência aborda a temática da condução defensiva nas suas aulas?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	18	60,0	60,0	60,0
	4	12	40,0	40,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Tabela J 2 - Output do SPSS dos Condutores relativamente à P10IC =P9C

Alguma vez foi abordada na sua Escola de Condução, a nível teórico, a temática da condução defensiva?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	11	15,7	15,7	15,7
	2	37	52,9	52,9	68,6
	3	19	27,1	27,1	95,7
	4	3	4,3	4,3	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

Tabela J 3- Outputs do SPSS dos IC relativamente ao factor que consideram mais importante na P17 dos IC e dos Condutores

Escolas de Condução

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	14	46,7	46,7	46,7
	2	12	40,0	40,0	86,7
	3	2	6,7	6,7	93,3
	4	2	6,7	6,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Tabela J 4 - Outputs do SPSS dos Condutores relativamente ao factor que consideram mais importante na P17 dos IC e Condutores

Escolas de Condução

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	27	38,6	38,6	38,6
	2	21	30,0	30,0	68,6
	3	22	31,4	31,4	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

Tabela J 5- Output SPSS dos IC relativo à questão P19IC=P19C

Concorda com o actual modelo de avaliação dos exames de condução?					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	18	60,0	60,0	60,0
	3	10	33,3	33,3	93,3
	4	2	6,7	6,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Tabela J 6 - Output SPSS dos Condutores relativo à questão P19IC=P19C

Concorda com o actual modelo de avaliação dos exames de condução?					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1	1,4	1,4	1,4
	2	18	25,7	25,7	27,1
	3	50	71,4	71,4	98,6
	4	1	1,4	1,4	100,0
Total		70	100,0	100,0	

APÊNDICE K : GRELHAS DE ANÁLISE DAS ENTREVISTAS ÀS ENTIDADES CIVIS

Nota: Nas questões colocadas às entidades civis, o entrevistado 1 corresponde ao Vogal do Conselho Administrativo do IMTT, **Professor Jorge Silva** (a entrevista na íntegra apresenta-se no apêndice K), o entrevistado 2 corresponde ao Coordenador de Formação da PRP, **Senhor Paulo Fonseca**, (a entrevista está transcrita na íntegra no apêndice L), e o entrevistado 3 é o presidente da ACA-M, **Professor Manuel João Ramos** (entrevista na íntegra no apêndice M)

Quadro K 1- Análise dos resultados à pergunta Nº1 do Inquérito por entrevista. às Entidades Civis

Questão Entrevistado	1-Considera que o candidato quando se propõe para frequentar o “Curso de Formação de Candidatos a Condutor” deveria já ter conhecimentos precedentes ao nível da prevenção rodoviária? Que conhecimentos deveriam ser obrigatórios?
1	(...), os conhecimentos podem ser adquiridos e introduzidos nas disciplinas de ensino(...) conhecimentos de prevenção rodoviária numa óptica da mobilidade sustentável
2	(...) É fundamental que se crie uma cultura de segurança rodoviária e civismo (...) desde a tenra idade, essa cultura, terá que passar, forçosamente, pelas escolas de ensino obrigatório, pois é lá que são transmitidos os valores e conhecimentos bem como o desenvolvimento de competências. À família caberá proteger (como peão e passageiro) e dar os bons exemplos.
3	(...) Estes conhecimentos devem incidir na área da civilidade (...) compreender que o ambiente rodoviário é um lugar de relações sociais.

Quadro K 2- Análise dos resultados à pergunta Nº2 do Inquérito por entrevista. às Entidades Civis

Questão Entrevistado	2-Que falhas existem na preparação das crianças e jovens enquanto futuros condutores, ao nível das escolas do Ensino Obrigatório
1	(...) As crianças terem uma maior percepção do risco (...)a percepção das pessoas, através da sensibilização, da ocorrência e da frequência com que acontecem. (...) incluir como ações de apoio aos acidentados, o que fazer quando acontece um acidente etc..
2	(...) não existe falhas (...) porque essa formação não existe. Será que esta (formação) tem de ser ministrada nas escolas, ou será que teríamos que ministrar formação cívica nas escolas de ensino obrigatório? (...) cabe aos estabelecimentos de ensino obrigatório formar jovens que respeitem as regras de comportamento na via pública
3	(...) Problema é logo as crianças e os jovens serem preparadas e formadas enquanto futuros condutores, devem ser formadas enquanto utentes desse espaço público diário que tem um enorme factor de risco que é o automóvel essa educação para o risco rodoviário e para o perigo que o automóvel representa para além da educação para os outros efeitos negativos que o automóvel.

Quadro K 3 -- Análise dos resultados à pergunta Nº3 do Inquérito por entrevista. às Entidades Cíveis

Questão Entrevistado	3-Os conteúdos programáticos das provas de exame, teórico e prático, estão orientados para uma condução em segurança?
1	Genericamente os conteúdos estão vocacionados para uma condução segura mas existem algumas lacunas que têm de ser preenchidas. Mas o grande problema é o afastamento entre o teoria e a prática, ou seja, é aquilo que está na lei ou no programa e aquilo que é feito nas escolas.
2	Em termos teóricos (...) estão orientados para abordar todos os temas da condução automóvel, incluindo a segurança rodoviária. (...) A prova de aptidão e comportamentos, continuam muito baseadas no Código da Estrada e no domínio do veículo, e pouco na componente comportamental (...).
3	Os conteúdos não estão orientados para uma condução em segurança mas sim para passar nos exames (...) não há ensino da condução reactiva ou defensiva não há uma compreensão daquilo que é o perigo do automóvel e de que é o relacionamento que há na estrada e que é essa coisa complicada que é a imprevisibilidade da via.

Quadro K 4 - Análise dos resultados à pergunta Nº4 do Inquérito por entrevista. às Entidades Cíveis

Questão Entrevistado	4-Qual a razão de não se apostar mais na temática de uma “condução defensiva” na aulas práticas de condução?
1	Não sei. Mas o IMTT pretende reforçar isto. Apesar da condução defensiva ser um pouco diferente de uma eco-condução mas este tipo de condução engloba praticamente todos os princípios da condução defensiva. (...) O IMTT tem intenção de reforçar a eco-condução
2	As razões de não se apostar mais não se sabe, no entanto é importante que se aposte mais na condução defensiva porque embora ele exista nos conteúdos programáticos das EC existe um grande desfasamento com aquilo que se verifica na realidade.
3	Acho que não há grande razão, eventualmente a económica, (...) depois o ensino da condução vai ficar mais caro e muito provavelmente as pessoas não gostariam pagar mais (...) também diria que é uma questão cultural as pessoas acham que sendo jovens do sexo masculino têm controlo e capacidade sobre a máquina e têm uma grande auto-confiança nas suas capacidades que depois não é válida quando confrontada com a realidade.

Quadro K 5 - Análise dos resultados à pergunta Nº5 do Inquérito por entrevista. às Entidades Cíveis

Questão Entrevistado	5-As campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária têm êxito? Quais as suas deficiências?
1	As campanhas de sensibilização são eficazes e têm se provado que são. Nós temos tido excelentes campanhas por exemplo a campanha de “Tolerância zero” teve um efeito tremendo (...) As campanhas são questões de comunicação e têm subtilezas que a gente nem imagina e nem percebemos. É uma área muito complexa.
2	Provavelmente, as suas únicas deficiências serão a falta de meios para se poderem aplicar com maior regularidade. Só desta forma poderão sensibilizar a opinião pública sobre a real dimensão da sinistralidade e dos seus custos socio-económicos.
3	De facto não são as mais eficazes comparando com campanhas europeias, Portugal é uma anedota triste porque há muito dinheiro gasto nas campanhas que se têm mostrado ineficazes. Algumas campanhas da PRP foram aferidas pelo ISCTE (...) os valores de adesão dos condutores era muito reduzido. (...) as pessoas não se identificam com aquilo que está a ver, as campanhas são generalista e não ataca comportamentos específicos de condução

Quadro K 6 -- Análise dos resultados à pergunta Nº6 do Inquérito por entrevista. às Entidades Cíveis

Questão Entrevistado	6-Existe uma relação directa entre a falta de preparação do condutor e a sinistralidade rodoviária?
1	Eu penso que sim, porque apesar de não ser no primeiro ano é nos primeiros anos onde ocorrem mais acidentes.
2	É de facto indissociável a falta de preparação dos condutores e a sinistralidade existente em Portugal. Há um grande trabalho por realizar na temática da formação de condutores, quer ao nível da formação inicial quer ao nível da formação contínua dos condutores.
3	Evidentemente, mas também (...) existem mais relações que são indirectas e que muitas vezes não se pode fazer nada nem mesmo em termos jurídicos porque avaliar ou definir um nexo de causalidade é mais complicado. (...) Não há responsabilização dos diversos intervenientes a não ser os intervenientes directos de um acidente rodoviário.

APÊNDICE L : ENTREVISTA AO VOGAL DO CONSELHO ADMINISTRATIVO DO IMTT

Entrevistado:

Prof. Jorge Silva

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Sinistralidade Rodoviária - Drama ou Fatalidade - Estratégias de Combate

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos da preparação do condutor para conduzir em segurança. Pretende-se que as respostas sejam dadas com base nos seus conhecimentos e experiência

Está de acordo que a entrevista seja gravada para ser transcrita e anexada ao Trabalho?

SIM

Considera que o candidato quando se propõe para frequentar o “Curso de Formação de Candidatos a Condutor” deveria já ter conhecimentos precedentes ao nível da prevenção rodoviária? Que conhecimentos deveriam ser obrigatórios?

Tendo presente que a maioria os candidatos a condutores são jovens, os conhecimentos podem ser adquiridos e introduzidos nas disciplinas de ensino. No 2º ciclo, existem disciplinas de formação cívica onde são abordados alguns conhecimentos de prevenção rodoviária, numa óptica da mobilidade sustentável. Isto quer dizer que internacionalmente está provado que o carro, como veículo, não é sustentável porque se todos andarmos de carro, para além das consequências ambientais, do gasto de energia, e de não ser um transporte eficiente, as cidades não possuem espaço para tantos carros, estando a prejudicarmo-nos uns aos outros. Nesta óptica, existe quem defenda que a bicicleta deva andar na via porque é um veículo. O CE não entende a bicicleta como um veículo de direito próprio, daí os veículos não dão prioridade às bicicletas, o que é um disparate terrível. Assim primeiro terá que haver algumas mudanças, neste sentido, em relação ao CE.

Na preparação das crianças e jovens, na perspectiva do IMTT, nós IMTT discordamos profundamente disso, contrariamente a algumas intenções e opiniões e até de algumas experiências estrangeiras que introduziram o ensino da condução ou a pré-preparação para a carta de condução na escola do ensino secundário. O IMTT tem determinadas competências e uma delas é pugnar por uma mobilidade sustentável em que temos todos de trabalhar para um bem comum, e esse bem comum só se consegue se todos estivermos disponíveis para andarmos de transportes colectivos e deixarmos o carro em casa. É nesta medida que discordamos da introdução do ensino da condução no ensino secundário. Pelo contrário, concordamos em introduzir sim, a temática da mobilidade sustentável, ensinar as crianças a andar na rua, a atravessar nas passadeiras, bem como alertar para as vantagens de andar em transportes públicos, em saber que é preciso um bilhete, um passe e fazer com que os pais levem as crianças à escola a pé. Também somos da opinião que se tiverem de andar de bicicleta, é necessário ensinar a andar de bicicleta.

Que falhas existem na preparação das crianças e jovens enquanto futuros condutores, ao nível das escolas do Ensino Obrigatório?

Existem coisas que deveriam ser salientadas. Uma delas é o facto de as crianças terem uma maior percepção do risco. O risco é uma coisa complicada. A definição de risco combina com duas coisas. A probabilidade de ocorrência e o impacto dessa ocorrência. Por exemplo, numa central nuclear a probabilidade de ocorrência é baixa, no entanto, o impacto dessa ocorrência é alto. Num acidente de viação, é precisamente o inverso, uma vez que a probabilidade de ocorrência é maior enquanto o impacto é menor. Como o risco é muito concreto e até pode ser quantificado muitas vezes não temos percepção dele, assim a percepção tem a haver com a frequência de ocorrência e o impacto dessa mesma. O que se verifica ainda é que a percepção do risco aumenta à medida que as coisas vão acontecendo. Portanto estas questões do risco obrigam a muito trabalho, logo deve-se aumentar a percepção das pessoas, através da sensibilização, da ocorrência e da frequência com que acontecem. Por outro lado há matérias que fazem sentido incluir como acções de apoio aos acidentados, entre elas o que fazer quando acontece um acidente etc. Faz sentido para jovens e pensa-se que podiam perfeitamente ser introduzidas nas disciplinas que não são nucleares.

Os conteúdos programáticos das provas de exame, estão orientados para uma condução em segurança?

Os programas, quer ao nível do instrutor, quer ao nível do curso de formação de candidatos a condutor, são muito completos. No entanto o IMTT está a trabalhar no sentido de melhorar algumas matérias, nomeadamente, a eco-condução e alguns procedimentos que são básicos para uma manutenção correcta do veículo tais como ver o óleo, ver a pressão dos pneus, instalar uma cadeirinha no veículo, saber colocar o cinto de segurança. Depois existem outras matérias que têm de ser introduzidas, umas porque faltam, outras porque são obrigatórias. As obrigatórias incluem-se por terem de cumprir directivas europeias. Recentemente tivemos de introduzir a prática da condução em túneis como matéria obrigatória. Mas apenas vai ser introduzida em aulas teóricas devido a muitas escolas não terem a possibilidade de ensinar a prática da condução em túneis. Como as escolas não podem conduzir fora do Concelho, uma verdadeira aberração, mas que o IMTT está a avaliar para ver se altera isto. Genericamente os conteúdos estão vocacionados para uma condução segura, mas existem algumas lacunas que têm de ser preenchidas. O grande problema é o afastamento entre a teoria e a prática, ou seja, aquilo que está na lei ou nos programas e aquilo que é aplicado nas escolas. As escolas estão obrigadas a cumprir um programa, no entanto, admito que muitas não cumpram tudo e a formação dada aos condutores não siga o programa estipulado.

O que é feito dos parques de manobras e quais as perspectivas futuras em relação a esses parques?

Os parques de manobras foram feitos por volta de 1999 ou 2000. Estes parques surgem através de uma lei que desmultiplica a prova prática em duas, a prova em parque de manobras, considerada a prova de destreza, e a prova em ambiente real. Esta lei não impunha a obrigatoriedade do exame ser feito em parque de manobra e como o Governo demorou muito tempo a construir os parques até que a AR proibiu o desenvolvimento dessa mesma prova, nos parques, porque achavam que todos os cidadãos deviam ter a mesma igualdade. Em Fevereiro do ano passado, o IMTT pediu a CIEC, organização internacional que dá assessoria a UE em matérias de exame de condução, para avaliarem o sistema de exames em Portugal. O relatório apontava algumas falhas e recomendações mas desaconselham vivamente a utilização de parques de manobras, na medida em que não acrescentam em nada a qualidade do exame, pois são espaços fechados e não traduzem o ambiente real em que a condução se exerce, para além dos elevados custos de manutenção. Logo não temos intenção de implementar os parques de manobras. Para o IMTT é assunto encerrado. Mas isto não significa que não se vá tirar partido das infra-estruturas já construídas, uma vez que só falta um no Porto. Actualmente existe uma recente

directiva que obriga a realização de manobras especiais de ciclomotores da categoria A e A1, e aí já está descrito que tem de ser em espaços especiais, assim aproveitam-se estes parques de manobras para este efeito. Mas também podem ser utilizados para realizar acções de sensibilização.

Concorda com a utilização de simuladores de condução em aulas práticas de condução?

Para mim os simuladores de condução, como outras vertentes de formação, têm a sua utilidade, inclusivamente, podem ser úteis para fazer ver às pessoas o seu próprio comportamento no simulador porque muitas vezes as pessoas não têm noção do seu próprio comportamento. Como não se apercebem que são “aceleras” e que são reactivas, neste aspecto, o simulador pode dar esta noção e alertá-las para o facto de não estarem a ter um comportamento seguro. No entanto, os simuladores não podem substituir as aulas de condução reais, podem é substituir parte delas mas nunca na totalidade.

Qual a razão de não se apostar mais na temática de uma “condução defensiva” na aulas práticas de condução?

Não sei. Mas o IMTT pretende reforçar isto. Apesar da condução defensiva ser um pouco diferente de uma eco-condução, este tipo de condução engloba praticamente todos os princípios da condução defensiva. A condução económica obriga a um comportamento de contenção e a condução ecológica obriga a um maior respeito pelos outros e pelo ambiente, logo traduzem-se numa condução defensiva. Assim o IMTT tem intenção de reforçar a eco-condução.

As campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária são as mais eficazes no combate à sinistralidade? Quais as suas deficiências?

As campanhas de sensibilização são eficazes e isso tem sido provado. Nós temos tido excelentes campanhas, por exemplo a campanha de “Tolerância zero” teve um efeito tremendo por acção das autoridades policiais, em que as pessoas começaram a realmente a perceber que não se toleravam falhas. Foi uma campanha de sucesso. As campanhas são questões de comunicação e têm subtilezas que as pessoas nem imaginam e nem percebem. É uma área muito complexa.

Existe uma relação directa entre a falta de preparação do condutor e a sinistralidade rodoviária?

Eu penso que sim, porque apesar de não ser no primeiro ano, é nos primeiros anos onde ocorrem mais acidentes. Deve-se ter em atenção que não é em 28 aulas teóricas e 32 práticas que se pode dizer-se que se está habilitado a conduzir em total segurança. Estas aulas servem apenas para ensinar o indispensável e assim ter uma condução em segurança. Isto é um processo longo que depende de pessoa para pessoa e da prática de cada um.

APÊNDICE M : ENTREVISTA AO COORDENADOR DA FORMAÇÃO DA PRP

Entrevistado:

Srº Paulo Fonseca

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Sinistralidade Rodoviária - Drama ou Fatalidade - Estratégias de Combate

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos da preparação do condutor para conduzir em segurança. Pretende-se que as respostas sejam dadas com base nos seus conhecimentos e experiência

Está de acordo que a entrevista seja gravada para ser transcrita e anexada ao Trabalho de Investigação aplicada que estou a realizar?

Sim.

Considera que o candidato quando se propõe para frequentar o “Curso de Formação de Candidatos a Condutor” deveria já ter conhecimentos precedentes ao nível da prevenção rodoviária? Que conhecimentos deveriam ser obrigatórios?

Ao iniciar a vida activa como condutor de veículos motorizados, não nos podemos esquecer que já utilizamos a via publica há vários anos, inicialmente como passageiro, peão, ciclista e posteriormente como condutor. Por esse motivo, é fundamental que se crie uma cultura de segurança rodoviária e civismo entre utentes desde a tenra idade, essa cultura, terá que passar, forçosamente, pelas escolas de ensino obrigatório, pois é lá que são transmitidos os valores e conhecimentos bem como o desenvolvimento de competências. À família caberá proteger (como peão e passageiro) e dar os bons exemplos, cabendo às EC ministrar dois temas fundamentais, o domínio técnico do veículo e o conhecimento do Código da Estrada.

Que falhas existem na preparação das crianças e jovens enquanto futuros condutores, ao nível das escolas do Ensino Obrigatório?

Na nossa opinião não existe falhas na formação de condutores nas escolas de ensino obrigatório, simplesmente porque essa formação não existe. Será que esta (formação) tem de ser ministrada nas escolas, ou será que teríamos que ministrar formação cívica nas escolas de ensino obrigatório? Na realidade são dois temas bem diferentes. Assim cabe às EC ministrar o ensino da condução e formar condutores e aos estabelecimentos de ensino obrigatório formar jovens que respeitem as regras de comportamento na via pública, tais como, atravessar numa passadeira, utilizar a via pública como peão, entrar num veículo automóvel e sensibilizá-los para o uso do cinto de segurança, quer nas cadeirinhas quer fora delas.

Os conteúdos programáticos das provas de exame, teóricos e práticos, estão orientados para uma condução em segurança?

Em termos teóricos os conteúdos programáticos das provas de exame estão orientados para abordar todos os temas da condução automóvel, incluindo a segurança rodoviária. No entanto, isso não se verifica na prática, quer a prova teórica, quer a prova de aptidão e comportamentos. Estes últimos continuam muito baseadas no Código da Estrada e no domínio do veículo, e pouco na componente comportamental que o condutor possa vir a ter no futuro. Fundamentalmente existe uma grande falta de rigor na prova “prática”, pois ela depende sobretudo do factor

“examinador”. Terá que haver uma grande reformulação na formação dos técnicos, no rigor e isenção destes últimos na prova prática.

Qual a razão de não introduzir temáticas de uma “condução defensiva” na aulas práticas de condução?

As razões de não se apostar mais, não se sabem. No entanto é importante que se aposte mais na condução defensiva, porque embora ele exista nos conteúdos programáticos das EC existe um grande desfasamento com aquilo que se verifica na realidade. Contudo não se deve confundir condução defensiva com condução avançada.

A temática da condução avançada, na nossa opinião, não deve ser implementada na formação de condutores. Esta última, em tempos já fez parte integrante da formação inicial nalguns países nórdicos, facto que surgiu devido às condições atmosféricas supostamente exigentes. No entanto, foi retirada dos programas de formação, porque se verificou que os jovens aplicavam esta temática de forma indevida, incluindo as supostas técnicas de condução avançada. Como tal não devemos implementar o que já se verificou noutros países, como sendo uma medida anti produtora.

As campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária são as mais eficazes no combate à sinistralidade? Quais as suas deficiências?

Provavelmente, as suas únicas deficiências serão a falta de meios para se poderem aplicar com maior regularidade. Só desta forma poderão sensibilizar a opinião pública sobre a real dimensão da sinistralidade e dos seus custos socio-económicos

Existe uma relação directa entre a falta de preparação do condutor e a sinistralidade rodoviária?

É de facto indissociável a falta de preparação dos condutores e a sinistralidade existente em Portugal.

Há um grande trabalho por realizar na temática da formação de condutores, quer ao nível da formação inicial quer ao nível da formação contínua dos condutores.

APÊNDICE N : ENTREVISTA AO PRESIDENTE DA ACA-M

Entrevistado:

Prof. Manuel João Ramos

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Sinistralidade Rodoviária - Drama ou Fatalidade - Estratégias de Combate

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos da preparação do condutor para conduzir em segurança. Pretende-se que as respostas sejam dadas com base nos seus conhecimentos e experiência

Está de acordo que a entrevista seja gravada para ser transcrita e anexada ao Trabalho de Investigação aplicada que estou a realizar?

Sim.

Considera que o candidato quando se propõe para frequentar o “Curso de Formação de Candidatos a Condutor” deveria já ter conhecimentos precedentes ao nível da prevenção rodoviária? Que conhecimentos deveriam ser obrigatórios?

Acho que o primeiro grande problema é logo as crianças e os jovens. Estes ao serem preparados e formados, enquanto futuros condutores, devem ser formados enquanto utentes desse espaço público diário, que tem um enorme factor de risco, que é o automóvel. Essa formação não é feita, eu diria mesmo que é uma das grandes falhas da educação rodoviária neste país e deriva do ME e do Estado não ter uma política articulada na área da educação rodoviária. Cabe agora a uma associação privada, PRP, todo o ensino e educação rodoviária. Sendo a PRP uma associação privada, composta maioritariamente por interesses comerciais na área da indústria automóvel, sejam as gasolinhas, sejam os concessionários de estradas, fabricantes de automóveis, sejam os seguros, evidentemente que a lógica de ensino da PRP esteja virada para o jovem enquanto futuro condutor. Nós estamos radicalmente contra essa visão e acho que, enquanto não houver uma alteração de 180º nessa visão, não se vai a lado nenhum. Esta situação para as crianças do ensino básico compreenderem os perigos do ambiente rodoviário e pô-las na posição de intervenientes críticos dos comportamentos rodoviários dos pais e dos adultos. Em relação ao grupo de maior risco, a partir dos 14-15 anos, é necessário ter um programa consistente de alerta que não seja paternalista nem punitivo, pois sabe-se que esse acompanhamento não tem sido feito para o grupo de maior risco. Não existe nenhum programa consistente de educação rodoviária porque é nesta idade que os jovens entram para o mundo rodoviário com as bicicletas, scooters, etc. Eu diria que está muito por fazer nesta área, e sobretudo é necessário definir um paradigma que não seja alimentar a indústria automóvel e o modelo de mobilidade e que não seja sustentável em vários aspectos: economicamente e energeticamente. Urge em vários níveis fazer esta mudança.

Que falhas existem na preparação das crianças e jovens enquanto futuros condutores, ao nível das escolas do Ensino Obrigatório?

De dois tipos. Por um lado na área da civilidade, isto é, fazer compreender que o ambiente rodoviário é um lugar de relações sociais, elas não estão sozinhas na estrada, há outros automóveis e os utentes não são obstáculos à progressão. As pessoas interagem de forma

anónima, por isso se nos relacionamos, precisamos ter esta visão para pensarmos que o meio rodoviário é um meio cívico e será sempre um meio hostil de grande agressividade. Por outro lado, há um outro conhecimento que deveria ser obrigatório, nos condutores, que é a compreensão da ergonomia por parte das EC. Convém lembrar que não há condução em condições de perigo, assim quando vão a exames não estão de todo em condições de pegar num automóvel. Todos conduzem em “dia de sol às 14h”, no entanto, nem todos têm a mesma aptidão para conduzir em piso molhado, conduzir à noite, em auto-estrada, em locais onde há muitos peões onde a velocidade deve ser reduzida. Nada disso é ensinado, bem como o relacionar de uma forma sistemática e salutar com o automóvel e com os outros utentes. Existe muito para fazer nesta área e não é com o e-learning que se vai dar a melhor solução para tal.

Os conteúdos programáticos das provas de exame, estão orientados para uma condução em segurança?

Os conteúdos não estão orientados para uma condução em segurança mas sim para passar nos exames. Basicamente não há ensino da condução reactiva ou defensiva e não há uma compreensão daquilo que é o perigo do automóvel e do que é o relacionamento do que há na estrada, tal como o que é a imprevisibilidade da via. Num país como nosso, onde há vias de tipos, com muitos erros construtivos, há muitos pontos de imprevisibilidade que dão origem aos chamados pontos negros. Assim é preciso ter uma condução que alerte para esse facto, o que também não é ensinado.

O que é feito dos parques de manobras e quais as perspectivas futuras em relação a esses parques?

Não sei, há grandes planos mas não vou pronunciar-me grandemente. Sei que há planos para redimensionar os parques. Assim era bom de certa maneira que reabilitassem estes parques, mas eu diria que é um daqueles casos de inconsistência política em terem construído isso. Acredito que alguém deve ter lucrado com isso de certeza, claro que não foi o contribuinte. Estes parques foram construídos e abandonados de certeza porque foi mudado o Governo. Os parques de manobras são uma sucessão de outras medidas de segurança ou do risco rodoviário, tal como a ENSR que são sempre medidas de um Ministro ou de um Governo. Como os governos em democracia tendem a mudar, devido a inúmeras razões, sempre que há mudanças de Ministro, a política altera-se profundamente, pois ninguém quer assumir as políticas dos outros. Como todos querem mostrar trabalho, eu diria que é uma das grandes falhas nas políticas de segurança rodoviária neste País. Neste decénio, o PISER 2001 não entrou em funcionamento porque o PS perdeu as eleições em 2001-2002, pelo mesmo motivo, o PNPR não entrou em funcionamento porque necessitava de alterações do CE. A ENSR está neste momento em discussão pública e será aprovada, eventualmente, por este governo no fim do mandato. Assim se existir uma mudança governativa esta ENSR vai para o lixo, porque ao construí-la não se fez apelo à oposição partidária. E os parques de manobras também são o resultado disso mesmo, uma medida política que fez ganhar muito dinheiro a empreiteiros e depois foi abandonada pelo governo seguinte, sendo assumida pelo Governo da mesma cor partidária. Portugal no seu melhor diria.

Concorda com a utilização de simuladores de condução em aulas práticas de condução?

Tem uma vantagem óbvia que é em termos de gestão de ensino ser muito prática, mais económico e menos poluente. É evidente que não se pode criar um vício de simuladores porque podem desencadear vícios virtuais, não aplicados na prática. Isso é uma área onde não se tem trabalho muito por ser uma área da antropologia e da psicologia, onde há o estudo da cognição não linguística da condução. Uma área típica onde a verbalização é apenas um factor e onde a aprendizagem não se faz apenas através da linguagem verbal, mas através da informação e aquisição de postura, através do prazer. Como não estamos suficientemente alertados para esse

tipo de aprendizagem, não o valorizamos e não estamos preparados. As escolas, universidades, EC também desvalorizam essa aprendizagem sem palavras, portanto há sempre valorização do instrutor mas a pessoa deve estar bem consigo mesma para compreender aquilo que está a acontecer. Acho que vale a pena estudar este processo, pois tem-se estudado pouco, daí é importante saber e ensinar como todo esse processo decorre, como as pessoas vão aprendendo a olhar para o retrovisor, como o processo de aquisição cognitiva e perceptivo é feito. Eu também acho importante, e que não fazem, o instrutor com o candidato numa fase inicial andarem a pé a mostrarem os erros que os outros condutores fazem, para na posição de peão apontarem os erros que as outras pessoas cometem enquanto condutores. Isso deveria ser uma componente na formação. Isto não é feito porque as pessoas acham que já sabem tudo enquanto peões, mas eu acho que isso não se verifica. Diria eu que esta parte virtual sem carro era mais importante do que as grandes inovações tecnológicas. Nós não estamos a ser preparados para uma coisa óbvia, que futuramente vai acabar que é o petróleo Segundo o barómetro da AXA, 68 % dos entrevistados consideram que a principal causa da redução da sinistralidade é os preços dos combustíveis, não são as campanhas nas estradas, não é a fiscalização, não é o parque automóvel. As pessoas passaram a praticar eco-driving sem saber que estavam a praticar este modelo de condução. Assim não é correcto pensar que daqui a 15 anos estamos todos a conduzir carros eléctricos porque isto também não é sustentável do ponto de vista da mobilidade. No futuro o automóvel vai ser um objecto de consumo menos democrático. O futuro deve passar por uma óptica de não utilização do carro. Quanto mais cara é a gasolina menos as pessoas circulam e menos acidentes têm. Isto tem uma relação directa com a sinistralidade rodoviária. As pessoas estão mais familiarizadas com o veículo e os riscos que a condução implica. Isto é um capital de conhecimento, que será útil para a fase seguinte. Haverá menos automóveis onde existe um maior conhecimento do risco do mesmo.

Qual a razão de não introduzir temáticas de uma “condução defensiva” na aulas práticas de condução?

Acho que não há grande razão, eventualmente apenas a económica. Não há suficientes parques de manobras e depois o ensino da condução vai ficar mais caro. Muito provavelmente as pessoas não gostariam de pagar mais, portanto a tentação para haver corrupção aumentaria. Também diria que é uma questão cultural onde as pessoas acham que sendo jovens do sexo masculino têm controlo e capacidade sobre a máquina, ou seja, uma grande auto-confiança nas suas capacidades, que depois não é válida quando confrontada com a realidade. Mas para isso deveria-se alterar o CE e a legislação toda. Nessas alterações era necessário rever toda a filosofia do CE e nós ACA-M temos lutado para que o peão surja no 1º artigo do CE e não a partir do 101º.

As campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária são as mais eficazes no combate à sinistralidade? Quais as suas deficiências?

De facto não são as mais eficazes, comparando com campanhas europeias. Portugal é uma anedota triste porque há muito dinheiro gasto nas campanhas que se têm mostrado ineficazes. Algumas campanhas da PRP foram aferidas pelo ISCTE durante o governo de Durão Barroso e Paulo Portas, embora a adesão dos condutores fosse muito reduzida. Por exemplo ao nível da campanha que teve maior impacto, nos últimos tempos, a campanha dos poli traumatizados e dos paraplégicos. 97 % dos condutores afirmaram que não mudaram os seus comportamentos porque as pessoas não se identificam com aquilo que vêem, por estas campanhas serem generalistas e não atacarem comportamentos específicos da condução. Enquanto isso não for feito de forma a atacar comportamentos específicos e a inverter essa tendência, as campanhas nunca serão eficazes. Provavelmente até interessa que elas não sejam eficazes, porque enquanto não forem eficazes o problema mantém-se e o dinheiro continua a ser gasto em campanhas. Mesmo esta última campanha da ANSR “Vamos travar este Drama” o que é que o condutor faz com isto? Não faz nada. Dizer que a fadiga e o excesso de velocidade podem causar mais perigo, é útil mas não prima pela imaginação e não chama à atenção. Basicamente não há investimento humano nem

financeiro nessa área, o que de certa maneira é a legitimação da visão que o Estado tem das suas próprias campanhas. Se o Estado achasse que as campanhas eram mais eficazes então investia muito mais dinheiro e recursos, é o que as empresas privadas fazem normalmente com a publicidade quando querem obter resultados.

Existe uma relação directa entre a falta de preparação do condutor e a sinistralidade rodoviária?

Evidentemente, mas também existe uma relação directa entre estradas mal concebidas e a sinistralidade rodoviária. Tal como entre automóveis mal fabricados e a sinistralidade rodoviária. Mas existem outras relações que são indirectas, e que muitas vezes não se pode fazer nada, nem mesmo em termos jurídicos, porque avaliar ou definir um nexo de causalidade é muito complicado. O processo criminal não facilita essa avaliação de nexo de causalidade indirecta porque o Ministério Público é culpar os condutores e mais ninguém. É insólito, porque as estradas continuam a estar mal construídas e o ensino da condução continuará a ser mau. Não há responsabilização dos diversos intervenientes, a não ser os intervenientes directos de um acidente rodoviário.

Se existe, que propostas pretendem a ACA-M introduzir com vista à preparação do condutor? E essas alterações vão suprir que deficiências

A nossa primeira proposta é preparar mais as pessoas do que condutores e eu acho que não tem havido essa formação de cidadão na área do ambiente rodoviário. As pessoas não fazem valer os seus direitos enquanto utentes frágeis da via e as pessoas não compreendem o risco da consequência dos comportamentos de risco e portanto não há pressão social para a mudança. É típico num grupo de jovens todos beberem excepto um, esse é o careta. Se não altera isso dentro do ambiente familiar desde a infância, e nas escolas, não haverá grandes mudanças por isso nós estamos em desacordo que ensinar jovens enquanto futuros condutores. Assim, isto é um erro crasso, porque promove a adopção e valorização de comportamentos de risco.

APÊNDICE O : GRELHAS DE ANÁLISE DAS ENTREVISTAS A ENTIDADES DA GNR

Quadro O 1 - Análise dos resultados à pergunta Nº1 do Inquérito por entrevista às entidades da GNR

Questão Entrevistado	1- Que acções desenvolve o seu destacamento ao nível da Educação rodoviária, no âmbito do NES (Núcleo Escola Segura)?
4	(...) diversas acções de sensibilização (...) Dessas Acções algumas são exclusivamente sobre prevenção rodoviária, (...) apresentação de um PWP e de um vídeo, (...) Operações de sensibilização aos condutores distribuindo folhetos e dando conselhos aos condutores.
5	Acções de sensibilização junto das escolas do 1.º ciclo e 2.º ciclo, que consistem em apresentações ou Pistas com sinalização onde são utilizados velocípedes.
6	Essencialmente exposições orais (acções de sensibilização), plastrons e distribuição de folhetos.
7	De um modo geral temos acções de sensibilização (...) que decorrem na escola de trânsito da Câmara, onde os nossos militares (...) ensinam-lhes os sinais, (...) numa parte teórica e depois numa parte pratica onde as crianças andam com bicicletas e mesmo a pé onde fazem uma interpretação e aplicação prática daquilo que aprenderam previamente na parte teórica. Esta acção de trânsito (...) pois também abrange as salas de aulas em que se fala ao de leve sobre educação rodoviária.
8	As acções de sensibilização (...) incidem sobre a prevenção rodoviária, nomeadamente, atravessar as passadeiras com e sem semáforos, andar na estrada como peão, como passageiro de veículos a questão do uso dos sistemas de segurança nomeadamente os sistemas de retenção e o uso de cintos de segurança, a questão de não brincar dentro do veículo porque distrai o condutor, jogar à bola na rua etc.. Abordam-se muitos temas.

Quadro O 2 - Análise dos resultados à pergunta Nº2 do Inquérito por entrevista às entidades da GNR

Questão Entrevistado	2-Nas acções de sensibilização dirigida aos jovens, feitos pelo NES, existe a preocupação de incutir uma mentalidade para o preparar como futuro condutor para uma condução em segurança
4	Sim, pretende-se que o jovem fique com essa mentalidade, e mais ainda, que leve aquela mensagem para os adultos com quem convive, (...)
5	Sim as acções não passam só por um esvaziar de informação e regras de trânsito, muitas vezes passam por conversas informais onde se entra mais na consciência dos alunos (...).
6	Não. As acções de sensibilização são mais direccionadas para a problemática da segurança rodoviária, na óptica do peão.
7	Existe sim. O NES é um programa que aposta essencialmente na prevenção. A prevenção não é só ao nível da postura e do saber estar é também ao nível dos outros assuntos, nomeadamente ao nível do trânsito.
8	Sim porque através acções de sensibilização (...) as próprias crianças retêm esses conhecimentos e por outro lado muitas das vezes são elas próprias que alertam os pais para os erros que estão a cometer. Estas acções não visam unicamente a própria segurança das crianças visam também a dos outros utentes.

Quadro O 3 -- Análise dos resultados à pergunta Nº3 do Inquérito por entrevista às entidades da GNR

Questão Entrevistado	3-Na sua opinião esta formação é importante para desenvolver no futuro condutor uma mentalidade de segurança?
4	Sim, é muito importante, pois prepara essa criança para ser um melhor cidadão, quer a conduzir quer nas suas acções diárias.
5	Sim, tudo aquilo que somos no futuro é um reflexo daquilo que nos foi ensinado na juventude e infância e a segurança rodoviária é um exemplo disso. (velho ditado de pequenino é que se troce o pepino).
6	Penso que sim, mas talvez junto dos jovens com idades mais próximas de iniciarem a sua vida de condutores.
7	É importante porque eles actuam essencialmente na prevenção e se pudermos pegar numa criança e inculcar uma outra ideia num futuro é provável que essa criança seja menos um futuro “acelera”.
8	Sim sem dúvida porque se desde pequenos, tal como diz o velho ditado de pequenino se torce o pepino, ensinarmos as crianças com estas regras que são coisas normais do dia-a-dia que são para cumprir e não uma obrigação é normal que fixem estes conhecimentos e que quando chegam à idade adulta pelo menos recordam-se desses conhecimentos e os cumprem muito mais facilmente. (...)

APÊNDICE P : ENTREVISTA CMDT DTER VILA FRANCA XIRA

Entrevistado:

Capitão Paulo Poiares

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Sinistralidade Rodoviária Drama ou Fatalidade - Estratégias de Combate

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos da preparação do condutor para conduzir em segurança. Pretende-se que as respostas sejam dadas com base nos seus conhecimentos e experiência

Está de acordo que a entrevista seja gravada para ser transcrita e anexada ao Trabalho?

SIM

Que acções desenvolve o seu destacamento ao nível da Educação rodoviária, no âmbito do NES (Núcleo Escola Segura)?

O Núcleo de Projectos Especiais (NPE) do Destacamento Territorial de Vila Franca de Xira, actualmente é composto por cinco Militares, que vão realizando diversas acções de sensibilização nas diversas escolas na zona de Acção deste Destacamentos.

Dessas Acções algumas são exclusivamente sobre prevenção rodoviária, em que os Militares fazem uma apresentação de um PWP e de um vídeo, onde sensibilizam os futuros adultos, a adoptarem um comportamento correcto e levam essa mensagem para os adultos;

O NPA-Xira realizou ainda algumas Operações de sensibilização aos condutores distribuindo folhetos e dando conselhos aos condutores;

O NPA-Xira, também tem diversas fardas da Guarda, e diversos sinais de trânsito, participando em diversas iniciativas em que se monta um circuito, e os jovens vão circulando de bicicleta cumprindo as diversas regras, comportamentos, de segurança rodoviária, sendo alertados e corrigidos pelos próprios colegas que fazem o papel e uso da farda de Guarda;

O NPA-Xira, realizou também um concurso, em que apelando á participação das Juntas de Freguesia, Câmaras Municipais e Escolas, composto pelas seguintes fases:

1. NPA realiza uma acção de sensibilização nas escolas; (O Guarda explica e discute o Tema – segurança rodoviária)
2. Os Jovens Realizam um Folheto sobre Segurança rodoviária para o Concurso; (A Professora explica e discute novamente o tema com os alunos ao realizarem o Folheto)
3. É escolhido o folheto vencedor por Freguesia. A turma vencedora veste a farda da Guarda e participa numa acção de sensibilização aos condutores, em que lhe entrega e explica o seu folheto – Segurança Rodoviária; (O Jovem explica e a mensagem chega aos adultos)

Nas acções de sensibilização dirigidas aos jovens, feitos pelo NES, existe a preocupação de incutir uma mentalidade para o preparar como futuro condutor para uma condução em segurança?

Sim, pretende-se que o jovem fique com essa mentalidade, e mais ainda, que leve aquela mensagem para os adultos com quem convive, que normalmente reagem com um comportamento favorável ao alerta de uma criança;

Na sua opinião esta formação é importante para desenvolver no futuro condutor uma mentalidade de segurança?

Sim, é muito importante, pois prepara essa criança para ser um melhor cidadão, quer a conduzir quer nas suas acções diárias.

APÊNDICE Q : ENTREVISTA CMDT DTER TORRES VEDRAS

Entrevistado:

Tenente Alves

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Sinistralidade Rodoviária Drama ou Fatalidade - Estratégias de Combate

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos da preparação do condutor para conduzir em segurança. Pretende-se que as respostas sejam dadas com base nos seus conhecimentos e experiência

Está de acordo que a entrevista seja gravada para ser transcrita e anexada ao Trabalho?
SIM

Que acções desenvolve o seu destacamento ao nível da Educação rodoviária, no âmbito do NES (Núcleo Escola Segura)?

Acções de sensibilização junto das escolas do 1.º ciclo e 2.º ciclo, que consistem em apresentações ou Pistas com sinalização onde são utilizados velocípedes

Nas acções de sensibilização dirigidas aos jovens, feitos pelo NES, existe a preocupação de inculcar uma mentalidade para o preparar como futuro condutor para uma condução em segurança?

Sim as acções não passam só por um esvaziar de informação e regras de trânsito, muitas vezes passam por conversas informais onde se entra mais na consciência dos alunos, de forma a que a educação para a segurança rodoviária seja um dado adquirido para o futuro e não só para os dias seguintes à palestra.

Na sua opinião esta formação é importante para desenvolver no futuro condutor uma mentalidade de segurança?

Sim, tudo aquilo que somos no futuro é um reflexo daquilo que nos foi ensinado na juventude e infância e a segurança rodoviária é um exemplo disso. (velho ditado de pequenino é que se troce o pepino)

APÊNDICE R : ENTREVISTA CMDT DTER ALENQUER

Entrevistado:

Tenente Ana Ribeiro

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Sinistralidade Rodoviária Drama ou Fatalidade - Estratégias de Combate

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos da preparação do condutor para conduzir em segurança. Pretende-se que as respostas sejam dadas com base nos seus conhecimentos e experiência

Está de acordo que a entrevista seja gravada para ser transcrita e anexada ao Trabalho?

SIM

Que acções desenvolve o seu destacamento ao nível da Educação rodoviária, no âmbito do NES (Núcleo Escola Segura)?

Essencialmente exposições orais (acções de sensibilização), plastrons e distribuição de folhetos. No ano de 2006, de 48 acções levadas a cabo pelo NES (actualmente designado por NPE – Núcleo de Programas Especiais), 20 foram sobre educação rodoviária. No ano de 2007, de 54 acções, 24 foram sobre educação rodoviária e no ano de 2008, de 30 acções, 16 foram sobre educação rodoviária.

Nas acções de sensibilização dirigidas aos jovens, feitos pelo NES, existe a preocupação de incutir uma mentalidade para o preparar como futuro condutor para uma condução em segurança?

Não. As acções de sensibilização são mais direccionadas para a problemática da segurança rodoviária, na óptica do peão. Isto é, tentam-se transmitir essencialmente conselhos tais como: Caminhar sempre pelos passeios; Atravessar sempre na passadeira; Evitar ter brincadeiras nos passeios; Olhar sempre para os dois lados da rua quando se pretende passar para o outro lado; Esta abordagem prende-se essencialmente com o público-alvo com o qual se lida (crianças com idades reduzidas, ainda muito distantes da realidade de um condutor), cuja realidade é muito específica, pretendendo-se pois sensibilizá-los e desenvolver comportamentos de segurança adaptados à sua realidade. No entanto, também se abordam outros aspectos da Educação rodoviária, como por exemplo, a acção levada a cabo no ano transacto, em que se abordou a problemática dos transportes escolares. Neste caso específico alargou-se o público-alvo a vários adultos responsáveis por esse mesmo transporte, com vista a sensibilizar os mesmos a cumprirem a legislação vigente.

Na sua opinião esta formação é importante para desenvolver no futuro condutor uma mentalidade de segurança?

Penso que sim, mas talvez junto dos jovens com idades mais próximas de iniciarem a sua vida de condutores. Todas as acções levadas a cabo visam, no entanto, desenvolver comportamentos de segurança nas crianças e jovens, pelo que, qualquer que seja a óptica utilizada, o importante é que eles percebam que a sua segurança é importante e que devem ser cautelosos em qualquer aspecto das suas vidas.

APÊNDICE S : ENTREVISTA CMDT DTER MAFRA

Entrevistado:

Tenente Patrícia Ribeiro

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Sinistralidade Rodoviária Drama ou Fatalidade - Estratégias de Combate

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos da preparação do condutor para conduzir em segurança. Pretende-se que as respostas sejam dadas com base nos seus conhecimentos e experiência

Está de acordo que a entrevista seja gravada para ser transcrita e anexada ao Trabalho?

SIM

Que acções desenvolve o seu destacamento ao nível da Educação rodoviária, no âmbito do NES (Núcleo Escola Segura)?

De um modo geral temos acções de sensibilização e educação para a cidadania, saber estar saber se comportar, isto ao nível da sociedade, depois temos acções específicas que decorrem na escola de transito da Câmara, onde os nossos militares vão lá com as crianças e ensinam-lhes os sinais, quais é que são os sinais numa parte teórica e depois numa parte pratica onde as crianças andam com bicicletas e mesmo a pé onde fazem uma interpretação e aplicação prática daquilo que aprenderam previamente na parte teórica. Esta acção de trânsito não se restringe unicamente a escola de trânsito fixa, pois também abrange as salas de aulas em que se fala ao de leve sobre educação rodoviária.

Nas acções de sensibilização dirigidas aos jovens, feitos pelo NES, existe a preocupação de incutir uma mentalidade para o preparar como futuro condutor para uma condução em segurança?

Existe sim. O NES é um programa que aposta essencialmente na prevenção e a prevenção não é só ao nível da postura e do saber estar é também ao nível dos outros assuntos, nomeadamente ao nível do trânsito. Como dizia Pitágoras, se educarmos as crianças não é preciso castigar os homens e é a partir desta afirmação que tudo isto funciona

Na sua opinião esta formação é importante para desenvolver no futuro condutor uma mentalidade de segurança?

É importante porque eles actuam essencialmente na prevenção e se pudermos pegar num criança e incutir uma outra ideia num futuro é provável que essa criança seja menos um “mau condutor”

APÊNDICE T : ENTREVISTA À RESPONSÁVEL PELA EQUIPA DO NES SINTRA

Entrevistado:

2º Sargento Rodrigues

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Sinistralidade Rodoviária Drama ou Fatalidade - Estratégias de Combate

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos da preparação do condutor para conduzir em segurança. Pretende-se que as respostas sejam dadas com base nos seus conhecimentos e experiência

Que acções desenvolve o seu destacamento ao nível da Educação rodoviária, no âmbito do NES (Núcleo Escola Segura)?

As acções de sensibilização não são unicamente relacionadas com a educação rodoviária. Mas relativamente à educação rodoviária estas acções incidem sobre a prevenção rodoviária, nomeadamente, atravessar as passadeiras com e sem semáforos, andar na estrada como peão, como passageiro de veículos a questão do uso dos sistemas de segurança nomeadamente os sistemas de retenção e o uso de cintos de segurança, a questão de não brincar dentro do veículo porque distrai o condutor, jogar à bola na rua etc.. Abordam-se muitos temas.

Nas acções de sensibilização dirigidas aos jovens, feitos pelo NES, existe a preocupação de inculcar uma mentalidade para o preparar como futuro condutor para uma condução em segurança?

Sim porque, através acções de sensibilização que realizamos do uso do cinto, dos sistemas de retenção, do uso do telemóvel na condução dos pais, consegue-se saber muita coisa, porque em primeiro lugar as próprias crianças retêm esses conhecimentos. Por outro lado muitas das vezes são elas próprias que alertam os pais para os erros que estão a cometer. Estas acções não visam unicamente a própria segurança das crianças, visam também a dos outros utentes.

Na sua opinião esta formação é importante para desenvolver no futuro condutor uma mentalidade de segurança?

Sim sem dúvida, porque tal como diz o velho ditado de pequenino se torce o pepino, ensinarmos as crianças com estas regras, que são coisas normais do dia-a-dia que são para cumprir e não uma obrigação, é normal que fixem estes conhecimentos. Assim quando chegam à idade adulta, pelo menos recordam-se desses conhecimentos, o que os faz cumprir muito mais facilmente.

Nós começamos pelas crianças do 1º ciclo a ensinar estas regras e obter da parte delas um *feedback* positivo porque nós assim conseguimos transmitir certas mensagens. Depois são essas mesmas crianças que vão transmitir aos pais. Isto permite que as crianças tirem ilações dos comportamentos que devem ter no futuro. Depois estes comportamentos passam a ser normais porque assim já não questionam o porquê de colocar o cinto de segurança, da utilização da cadeirinha, dos comportamentos no carro, de atravessar na passadeira, ir ao semáforo e carregar no botão para atravessar, certificar-se que pode atravessar em segurança etc. Começam a ser comportamentos normais e não uma obrigação para que se sintam em segurança. Muitas vezes são os próprios pais como também avós que nos enviam cartas a agradecer pelo trabalho desenvolvido nas acções de sensibilização das crianças porque as pessoas referem o facto de serem as crianças avisarem os avós e os pais para atravessar na passadeira, usarem o cinto, não utilizarem o telemóvel enquanto conduzem etc.... logo todas estas acções desenvolvidas pela Escola Segura são úteis para as crianças e esperamos que haja meios e condições para continuar por muito tempo.

ANEXOS

ANEXO U: FACTORES DE RISCO DE UM ACIDENTE DE VIAÇÃO

Quadro U1 - Factores de Risco de um acidente de viação

Antes do Acidente	Durante o acidente		Pós-acidente
Factores que influenciam a exposição ao risco	Factores que influenciam a ocorrência do acidente	Factores que influenciam a severidade do acidente	Factores que influenciam a gravidade de ferimentos pós-acidente
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Factores económicos (privação social); ✓ Factores demográficos; ✓ Excesso de velocidade e utilizadores vulneráveis (peões); ✓ Planeamento das viagens; ✓ Insuficiente integração da funcionalidade das estradas com os limites de velocidade e o seu desenho 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Excesso de velocidade; ✓ Álcool, Medicamentos e drogas presentes no sangue; ✓ A fadiga; ✓ Conduzir à noite; ✓ Sexo masculino; ✓ Utilizar os sistemas rodoviários em áreas urbanas e residenciais; ✓ Factores relacionados com o veículo (travões, manuseamento do veículo); ✓ Desenho da estrada defeituoso, manutenção insuficiente; 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Factores biológicos individuais (tolerância); ✓ Não utilização de cintos de segurança e cadeiras para crianças; ✓ Não utilizar capacetes nos utilizadores de velocípedes; objectos nas bermas das estradas sem protecção; ✓ Carro sem muita protecção para os seus ocupantes; ✓ Presença de álcool e outras drogas; 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ A demora na detecção do acidente; Incêndio devido ao acidente; ✓ Fuga de materiais perigosos; Presença de álcool e outras drogas; ✓ Dificuldade em desencarcerar as vítimas; ✓ Falta de primeiros socorros adequados; ✓ Falta de cuidados hospitalares adequados.

Fonte: Peden et al (2004, p. 71).

ANEXO V: MATRIZ DE HADDON

Quadro V 1 - Matriz de Haddon

	Factores Determinantes			
	Comportamento	Veículo e equipamento	Meio envolvente e Infra-estrutura	Sócios culturais e ambientais.
Antes do acidente	Educação para a condução; Exame de condução; Perda e recuperação da carta; Educação continua.	Idade, condições e controlo do parque automóvel; Soluções de segurança activa; Introdução de medidas de dissuasão nas empresas (alcoholímetros, p.ex.)	Concepção, Construção, Sinalização, Conservação e Requalificação das Vias; Estacionamento; Controlo Automático da velocidade.	Educação cívica e escolar (pré-habilitação); Pressão social sobre os comportamentos; Ordenamento do território.
Acidente	Utilização sistemática dos dispositivos de segurança	Soluções de segurança passiva.	BEAV; Melhoria da Capacidade de aviso	O socorro (Aviso e auxílio) como prioridade cívica
Depois do acidente	Avaliação comportamental dos condutores envolvidos	Estudo dos veículos envolvidos em acidentes.	Investigação dos acidentes; Análise e correcção dos pontos negros; Melhoria da capacidade de intervenção (formação dos meios de socorro e rede nacional de assistência)	Educação para o Socorrismo.

Fonte: ENSR (2008, p.33).

ANEXO W: EVOLUÇÃO DA SINISTRALIDADE NOS ÚLTIMOS ANOS

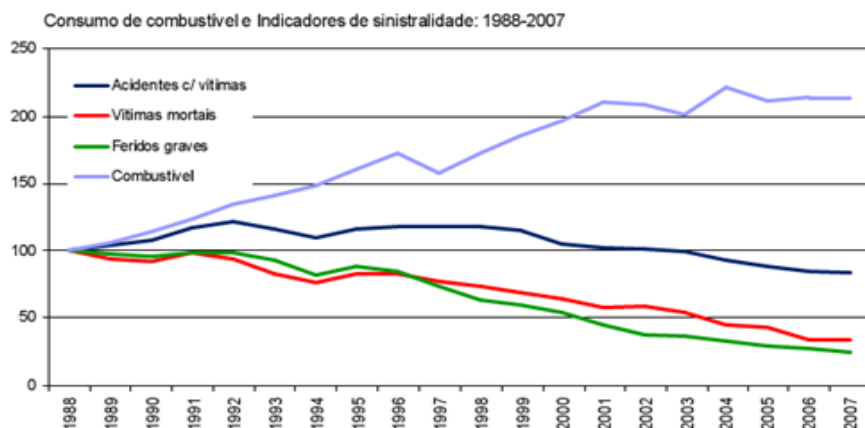


Figura W 1 - Relação do consumo de combustível com os indicadores de sinistralidade

Fonte: Observatório de Segurança Rodoviária (2007, p.6).



Figura W 2 – Evolução das vítimas mortais

Fonte: Observatório de Segurança Rodoviária (2007, p.4).

ANEXO X: MATRIZ GDE

Quadro X 1 - Matriz GDE - Principais Características do Ensino da Condução

	Matriz GDE: Principais características do ensino da condução		
	Conhecimentos & Competências	Factores de aumento do risco	Autoavaliação
IV. Metas de vida e competências para viver	Estilo de vida, idade, grupo, cultura, estatuto social, etc, comparados com o comportamento de condução	Busca de sensações Aceitação do risco Regras de grupo Pressão dos pares	Competência introspectiva Pré-condições Próprias Controlo de impulsos
III. Metas e contexto da condução	Escolha do meio Escolha do momento Motivos Planeamento do percurso	Álcool, fadiga Aderência reduzida Horas de ponta Jovens passageiros	Motivos próprios que influenciam as escolhas Pensamento auto-crítico
II. Domínio das situações de trânsito	Regras de trânsito Cooperação Percepção do risco Automatização	Infracção das regras Condução demasiada próxima Aderência reduzida Utilizadores vulneráveis	Avaliação das competências de condução Estilo próprio de condução
I. Condução do automóvel	Funcionamento do automóvel Sistemas de protecção Controlo do automóvel Leis da física	Sem cintos de segurança Avaria nos sistemas do automóvel Pneus gastos	Avaliação das capacidades de controlo do veículo

Fonte: SUPREME (2007, p. 44)

ANEXO Y: ESCOLA SEGURA

O Programa Escola Segura foi criado através de um protocolo Interministerial, assinado em 1992, que envolveu o Ministério da Administração Interna e da Educação, como abordagem da temática da (in) segurança nas escolas. Porém só em 2005, através do Despacho Conjunto n.º 105 – A/2005, de 2 de Fevereiro, do Ministério da Administração Interna e do Ministério da Educação, é que foram definidas as linhas orientadoras deste programa, estabelecidos os seus objectivos prioritários, os princípios estratégicos e a sua estrutura organizacional de coordenação.

Em 2007 foi criada uma Equipa de Missão para a Segurança Escolar, com a finalidade de conceber, desenvolver e concretizar um sistema de segurança nas escolas, através do Despacho 222/2007, de 6 de Dezembro de 2006, do Ministério das Finanças e do Ministério da Educação.

A regulamentação do Programa Escola Segura, cuja necessidade estava fixada no Despacho n.º 105 – A de 2005 de 2 de Fevereiro, foi efectuada uma reavaliação através do Despacho 25 650/2006, de 19 de Dezembro, onde estão estipulados os seus objectivos prioritários para o Programa Escola Segura.

O Programa da Escola Segura, de um modo muito simplificado é um instrumento de actuação preventiva que visa reduzir ou erradicar as situações de violência e insegurança nas escolas e no meio envolvente. Assim o Programa Escola Segura visa:

- Garantir as condições de segurança da população escolar
- Promover comportamentos de segurança escolar

Através de:

- (...)
- Acções de sensibilização/informação junto dos alunos para as questões da segurança;
- Visitas dos alunos às instalações da instituição

Funções dos elementos policiais afectos ao programa, entre outros.

- Fomentar o civismo e a cidadania;
- Determinar, prevenir e erradicar a ocorrência de comportamentos de risco e/ou de ilícitos nas escolas e nas áreas envolventes;
- Promover, de forma concertada com os respectivos parceiros, a realização de acções de sensibilização e de formação sobre a problemática da prevenção e da segurança em meio escolar;
- Garantir a segurança, visibilidade e protecção de pessoas e bens nas áreas escolares,
- Desenvolver de forma sistemática, acções de sensibilização e de formação junto da comunidade escolar numa perspectiva de prevenção de comportamentos de risco e de adopção de procedimentos de auto-protecção;
- Efectuar o diagnóstico da situação de segurança das imediações dos estabelecimentos de ensino na sua área de responsabilidade;

Fonte: NES (2008).

Quadro Y 1 - Acções de Sensibilização e Demonstração da GNR para o ano 2007-2008

Ano	Acções de Sensibilização e Informação			Demonstrações			Visitas às Subunidades	Total
	Básicas	2º/3º Ciclo	Secun.	Básicas	2º/ 3º Ciclo	Secun		
2007	5.776	1.736	545	564	346	82	343	9.392
2008	4.401	1.641	588	261	137	75	1136	8.239
Diferença	-1.375	-95	43	-303	-209	-7	793	-1.153

Fonte: NES 2008.

ANEXO Z: OBJECTIVOS OPERACIONAIS E SUAS ACÇÕES-CHAVE.

Quadro Z 1 - Objectivo Operacional Nº1 e suas Acções- chave.

Objectivo Operacional 1- Desenvolvimento de uma cultura de educação para a segurança rodoviária. Descrição – Pretende-se desenvolver competências e capacidades nas crianças e jovens para uma integração mais segura no ambiente rodoviário				
ACÇÕES CHAVE		RESP.	PRAZO	ORÇ.
1	1.1 Definição e desenvolvimento das competências a adquirir na área da educação rodoviária	ME	ANO 2009	n.a.
2	1.2.1 Concepção de um Guião de Educação Rodoviária Níveis pré-escolar e ensino básico Ensino Secundário	ME ME	Ano 2009 Ano 2010	n.a. n.a.
	1.2.2 Elaboração de materiais didácticos de apoio ao Guião Definição do tipo, conteúdo e concepção Produção de materiais	ANSR ANSR	Ano 2009 Ano 2010	n.a n.a
	1.2.3 Identificação de necessidades de formação dos agentes educativos com responsabilidades na aplicação do guião	ME	Ano 2009	n.a
3	1.3 Computo dos incentivos que possam motivar as entidades envolvidas para a temática da segurança rodoviária	IPJ	Ano 2009	n.a
4	1.4 Realização de concursos escolares	PRP	Ano 2009	n.a
5	1.5 Concepção e organização de acções de sensibilização, destinadas a crianças e pais, para o início do ano lectivo.	ANSR	Ano 2009	n.a
6	1.6 Levantamento dos recursos humanos disponíveis para ministrar acções de formação em segurança rodoviária	IPJ	Até Setembro de 2009	n.a
7	1.7 Sensibilização para a integração de matérias de segurança rodoviária nos manuais escolares	ME	Ano 2009	n.a

Fonte: ENSR (2008, p. 62).

Quadro Z 2 - Objectivo Operacional nº2 e suas acções-chave .

OBJECTIVO OPERACIONAL 2 – Reconversão da escola de condução enquanto Centro de Aprendizagem da Condução e Segurança Rodoviário				
DESCRIÇÃO - Pretende-se alterar o modelo de funcionamento das escolas de condução, no sentido de disponibilizarem um ensino baseado na interiorização de atitudes e comportamentos que privilegiem a segurança rodoviária, prevendo-se, ainda, a atribuição de novas funções às escolas de condução.				
ACÇÕES CHAVE		RESP.	PRAZO	ORÇ.
8	2.1.1 Autorizar as escolas de condução a ministrar formação noutras áreas ligadas ao exercício da condução	IMTT	1º Quadrimestre 2009	n.a.
	2.1.2 Previsão legal da associação de escolas de condução			
	2.1.3 Previsão legal da figura do coordenador Pedagógico			
9	2.2.1 Permitir o ensino teórico à distância	IMTT	1º Quadrimestre 2009	n.a.
	2.2.2 Permitir o exercício da condução acompanhada por tutor, aos candidatos a condutores			

Fonte: ENSR (2008, p. 63).

Quadro Z 3 - Objectivo Operacional nº 3 e suas acções-chave

OBJECTIVO OPERACIONAL 3 - Requalificação e desenvolvimento profissional dos instrutores de condução				
DESCRIÇÃO - Pretende-se reformular os programas de formação dos instrutores de condução, tendo em vista a introdução de novos conceitos e novas práticas no ensino da condução, bem como estudar novas formas de acesso à profissão, reforçando a componente de prevenção e segurança no ensino.				
ACÇÕES CHAVE		RESP.	PRAZO	ORÇ.
10	3.1.1 Condicionar o acesso e exercício da actividade de instrutor de condução à posse de Certificado de Aptidão Pedagógica de formador (CAP)	IMTT	1º Quadrimestre 2009	n.a.
	3.1.2 Incentivar os actuais instrutores à obtenção do CAP de formador			
11	3.2 Reformular os programas de formação de instrutores e reduzir a periodicidade e carga horária do curso específico de actualização de instrutor	IMTT	1º Quadrimestre 2009	n.a.
12	3.3 E-Learning sobre Eco-Driving para condutores e profissionais	IMTT	Ano 2009	50.000€

Fonte: ENSR (2008, p. 63).

Quadro Z4 - Objectivo Operacional nº4 e suas acções-chave.

OBJECTIVO OPERACIONAL 4- Reformulação do exame de condução e condições de acesso				
DESCRIÇÃO – Pretende-se estudar a formulação dos exames de condução, com especial destaque para a prática da condução em condições mais próximas à realidade, com ênfase na condução defensiva				
ACÇÕES CHAVE		RESP.	PRAZO	ORÇ.
13	4.1 Implementação das manobras previstas na prova das aptidões e de comportamento para a categoria A e subcategoria A1 Em espaço dedicado	IMTT	Até Setembro 2009	5.000€
14	4.2 Introdução da condução independente na prova das aptidões e do comportamento do exame de condutor	IMTT	2º Semestre 2009	10.000€

Fonte: ENSR (2008, p. 64)

Quadro Z 5- Objectivo Operacional nº5 e suas acções-chave

OBJECTIVO OPERACIONAL 5- formação contínua e actualização de condutores				
DESCRIÇÃO - Pretende-se alterar atitudes e incutir novos comportamentos em relação à condução e ao ambiente rodoviário				
ACÇÕES CHAVE		RESP.	PRAZO	ORÇ.
15	5.1.1 Definir os conteúdos dos programas de formação para a submissão a exame especial de condução determinado ao abrigo do artigo 130º do C.E (caducidade do título de condução) ou decisão judicial	IMTT	Dependente da aprovação do RHLC (Regulamento da habilitação legal para conduzir)	n.a.
	5.1.2 Rever os programas de formação previstos no artigo 141º do C.E (suspensão da execução da sanção acessória)	IMTT	Ano 2009	n.a.
16	5.2 Promover a realização de estudos sobre condutores intervenientes em acidentes de viação, com análise dos factores físicos e psicológicos, visando avaliar a necessidade de frequência de acções de formação específicas e/ou aplicação de outras medidas restritivas ao exercício da condução.	ANSR/IMTT	2009-2011	n.a.

Fonte: ENSR (2008, p. 64)